



Plan de référence des bords de Charente

Septembre 2009

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours
Auroy Diane-Claire, Cantegril Lise, Desnoues Coralie, Page Pauline, Song Xuezhao

Sommaire

SOMMAIRE.....	2
LE CAHIER DES CHARGES DE L'ETUDE	7
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA VILLE DE COGNAC ET DU PERIMETRE DE LA COMMANDE	8
1. COGNAC : UNE VILLE ETROITEMENT LIEE A SON FLEUVE ET A SON PRODUIT	9
1.1. COGNAC : UNE COMMUNE EN BORD DE CHARENTE	9
1.2. LES GRANDES PERIODES DE L'HISTOIRE DE COGNAC.....	13
1.3. EVOLUTION DE LA MORPHOLOGIE URBAINE DE COGNAC ET DEMOGRAPHIE	17
1.4. LES ATOUTS CULTURELS DE LA VILLE DE COGNAC	21
1.5. LES DONNEES ECONOMIQUES	24
2. LA ZONE DE L'ETUDE : UNE LOCALISATION CENTRALE AU SEIN DE LA COMMUNE DE COGNAC	26
2.1. UN PERIMETRE D'ETUDE CENTRE SUR LA CHARENTE	26
2.2. UNE ALTERNANCE DE ZONES URBAINES ET NATURELLES SUR LA ZONE D'ETUDE.....	28
2.3. DES CONTRAINTES FONCIERES S'APPLIQUANT SUR LA ZONE DE L'ETUDE	29
3. LES DOCUMENTS EN APPLICATION SUR LA COMMUNE DE COGNAC	30
3.1. LES DOCUMENTS REGLEMENTAIRES	30
3.2. LES DOCUMENTS D'ORIENTATION ET DE PLANIFICATION	37
DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE HUIT SITES SPECIFIQUES ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT.....	41
1. LES RIVES DE LA CHARENTE : UN SITE AVEC DE NOMBREUX ENJEUX	42
1.1. DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE DE LA ZONE DE L'ETUDE	44
1.2. LES ENJEUX GENERAUX DU PERIMETRE DE L'ETUDE	51
2. ETUDE DETAILLEE DES DIFFERENTS SITES DE L'ETUDE.....	54

3. SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS ET MISE EN COHÉRENCE DES DIFFÉRENTS SITES	238
3.1. RÉCAPITULATION DES PROPOSITIONS DES DIFFÉRENTS SITES DE L'ÉTUDE.....	238
3.3. LES DIFFÉRENTS PHASES DE RÉALISATION DES ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE.....	257
ANNEXES	267
ANNEXE N°1 : CHIFFRES DE FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DE LA VILLE DE COGNAC	267
ANNEXE N°2 : CIRCUITS PEDESTRES TOURISTIQUES DE L'OFFICE DE TOURISME DE COGNAC	270
ANNEXE N°3 : CIRCUIT DU PETIT TRAIN TOURISTIQUE DE COGNAC	279
ANNEXE N°4 : TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES COMPTAGES RÉALISÉS SUR LES PARKINGS DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	280
ANNEXE N°5 : COUPES RÉALISÉES SUR LES QUAIS ET MESURES RELEVÉES	282
ANNEXE N°6 : PLAN DES RÉSEAUX D'ASSAINISSEMENT ET D'ADDUCTION D'EAU POTABLE, CENTRES SUR LES QUAIS DE COGNAC.....	291
ANNEXE N°7 : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DE LA CONSTRUCTION DE PASSERELLES SUR LA CHARENTE	293
ANNEXE N°8 : CALCUL DU TIRANT D'AIR ET DE LA RAMPE D'ACCÈS HANDICAPÉ POUR LA RÉALISATION D'UNE PASSERELLE FACE À LA PORTE SAINT-JACQUES	295
ANNEXE N°9 : PROPOSITION DE PLANNING DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE COGNAC SUR LA VALORISATION TOURISTIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE LA CHARENTE	296
BIBLIOGRAPHIE	301
TABLE DES MATIÈRES	303
TABLES DES ILLUSTRATIONS	313
LISTE DES SIGLES.....	324

Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier les tuteurs de notre stage :

- Mme J. Marchand-Savary, professeur à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours
- Mme L. Verdelli, professeur à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours
- M. B. Fulpin, responsable du Service Urbanisme de la ville de Cognac

Nous tenons également à remercier toutes les personnes ayant contribué à la réalisation de ce plan de référence, et notamment l'ensemble du personnel des services techniques de la ville de Cognac.

Nous tenons plus particulièrement à remercier, pour leurs conseils avisés et leur aide précieuse dans l'élaboration de ce projet :

- M. M. Gourinchas, Maire de Cognac
- M. P. Sedlacek, maire adjoint chargé des finances
- M. D. Segalen, Directeur Général des Services de la ville de Cognac
- M. T. Le Bourhis, directeur des Services Techniques de la ville de Cognac
- M. J.F. Hérouard, maire adjoint chargé de l'aménagement durable
- M. B. Chambaudry, conseiller délégué chargé du domaine public et de la sécurité

- M. M. Arnaud, responsable du bureau d'études de la ville de Cognac
- M. M. Erard, chargé de missions à la Communauté de Communes de Cognac
- M. C. Guindet, conseiller municipal
- M. M. Becot, responsable du service espaces verts de la ville de Cognac
- M. J.F. Gracia, responsable du service fleuve Charente au Conseil Général de la Charente
- M. L. Guilbot, Architecte des Bâtiments de France de la Charente
- M. M. Goubard, responsable de l'Office du Tourisme de Cognac
- M. B. Lasvergnas, service urbanisme ville de Cognac
- Mme D. Lacombe, bureau d'études ville de Cognac
- M. L. Salmon, gérant de Mavilla ingénierie
- Mme I. Berger-Wagon, architecte bureau d'études Gheco
- M. Mitaine, responsable tourisme Hennessy
- M. Barboteau, responsable sécurité Hennessy
- Mme C. Aiguillon, responsable tourisme Otard
- Mme M.L. Cano, conseillère municipale
- M. G. Le Moine, conseiller municipal
- M. J. Huart, conseiller Info Energie au CAUE de la Charente
- Mme L. Cosson, employée du Cregene

Préambule

Les élus de la commune de Cognac ont souhaité engager une réflexion sur l'avenir de leur territoire et disposer d'un outil de programmation permettant de dégager les actions à mettre progressivement en œuvre. Ainsi, un plan de référence mettant en lumière et exposant les actions et objectifs de la commune l'aidera à planifier et à se projeter dans l'avenir. C'est un document cadre qui structure et oriente la stratégie de transformation urbaine de la ville.

Ce plan de référence repose sur une analyse et un diagnostic portant sur une zone d'étude correspondant aux rives de la Charente au sein de la ville de Cognac. Il s'agit d'une analyse du territoire effectuée à partir d'une enquête de terrain et d'entretiens avec les différents acteurs du territoire (commune, Communauté de Communes, Office de Tourisme, maisons de négoce...).

Les points forts et les points faibles de la commune seront présentés, montrant quels dysfonctionnements seront à gérer et quels atouts seront à valoriser. Différentes actions à mettre en œuvre, susceptibles de concourir à la réalisation des objectifs de développement de la commune seront alors proposées.

L'ensemble de la démarche du plan de référence doit permettre à la commune de Cognac de mettre en œuvre un ensemble d'actions cohérentes les unes avec les autres de façon coordonnée et échelonnée (à l'aide d'une programmation). Les aménagements doivent être conçus dans une réflexion d'ensemble.

Introduction

Cognac, sous-préfecture de la Charente, est une ville connue dans le monde entier grâce à son eau-de-vie. Les maisons de négoce y sont la principale attraction touristique et font vivre l'économie locale. Traversée par la Charente, la commune de Cognac présente également un intérêt patrimonial et architectural insuffisamment mis en valeur, car éclipsé par le cognac qui a fait la renommée de la ville. Ainsi, les lieux à fort potentiel touristique de la ville ne sont pas assez exploités.

En 2008, la nouvelle municipalité élue a redéfini les objectifs et les priorités pour l'évolution de Cognac. Dans ce contexte, la nouvelle municipalité de Cognac a fait appel au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours pour mener une étude sur les rives de la Charente afin de réaliser un plan de référence des bords du fleuve. Ainsi, un groupe de cinq étudiants a travaillé pendant trois mois, du 20 Avril au 10 Juillet 2009, à l'élaboration de ce plan. Les élus pourront s'appuyer sur ce document pour programmer les différentes actions à mettre en œuvre au sein de la commune pour les années à venir. Ce travail s'effectuera en collaboration avec les études et travaux menés par la Communauté de Communes de Cognac, actuellement en pleine réflexion sur des cheminements touristiques en bord de Charente.

Le périmètre de l'étude comprendra huit sites, aux différents enjeux, mais nécessitant d'être mis en cohérence. Il s'agira de mettre en valeur un patrimoine bâti ancien, de réhabiliter des friches industrielles ou encore de réorganiser certains axes de voirie pour favoriser les modes de déplacement doux. Ces différentes propositions auront pour but d'améliorer le confort de vie des habitants de Cognac et de dynamiser le tourisme.

Le plan de référence des bords de Charente tentera de répondre aux objectifs ci-dessus. Il comportera tout d'abord un état des lieux présentant la commune et référencant les documents d'urbanisme, de prévention et de protection à respecter pour l'élaboration des différentes propositions. Puis, les périmètres des sites étudiés seront présentés et commentés. L'état des lieux sera complété par un diagnostic précis des sites de l'étude, suivi des propositions d'aménagement permettant de répondre aux objectifs de la commande. Des aménagements complémentaires et communs à l'ensemble des sites étudiés seront ensuite proposés afin de mettre en cohérence les différents sites de l'étude. Enfin, des éléments de programmation des différentes actions à mettre en œuvre sur le territoire étudié seront établis.

Le cahier des charges de l'étude

La commande

Réalisation d'un plan de référence des bords de Charente dans la ville de Cognac

Les objectifs de l'étude

- Dynamiser le secteur des berges de la Charente en profitant de la forte fréquentation touristique des quais
- Requalifier les quais pour créer un lieu plus convivial et plus sécurisé pour les piétons et les vélos
- Dégager des perspectives sur le fleuve
- Accompagner la transformation du tissu industriel
- Réhabiliter les espaces naturels
- Créer un lien et une continuité entre les quais de la Charente et le centre-ville de Cognac

Les missions de l'étude

- Analyse des sites composant la zone d'étude
- Diagnostic des différentes problématiques de la zone d'étude et de ses différents sites
- Recensement des projets existants et présentation des différents enjeux de chacun des sites de l'étude
- Réalisation d'un schéma d'aménagement avec détails d'aménagement sur certains sites
- Proposition de programmation

Le calendrier de réalisation de l'étude

Durée de l'étude : 12 semaines, du 20 avril au 10 juillet 2009

Réalisation de l'étude par un groupe de 5 étudiants en quatrième année d'Aménagement à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours

Le commanditaire de l'étude

Ville de Cognac

Directeur Général des Services : Dominique Ségalen

Première partie : Présentation de la ville de Cognac et du périmètre de la commande



La zone de l'étude est localisée au cœur de la ville de Cognac. L'état des lieux permettra d'établir le contexte géographique, historique et économique de cette ville, ainsi que de définir précisément le périmètre étudié.

1. Cognac : une ville étroitement liée à son fleuve et à son produit

1.1. Cognac : une commune en bord de Charente

La ville de Cognac, d'une superficie de 15,50 km², est située dans la région Poitou-Charentes. Elle est une sous-préfecture du département de la Charente.



Figure 1 : Situation de Cognac en France, en Poitou-Charentes et en Charente

Sources : www.wikipedia.org, www.camping-tour.fr, www.france-voyage.com

La ville fait partie de la Communauté de Communes de Cognac qui compte environ 36 000 habitants répartis dans quatorze communes. Cognac regroupe 54% de cette population, soit environ 19 400 habitants.

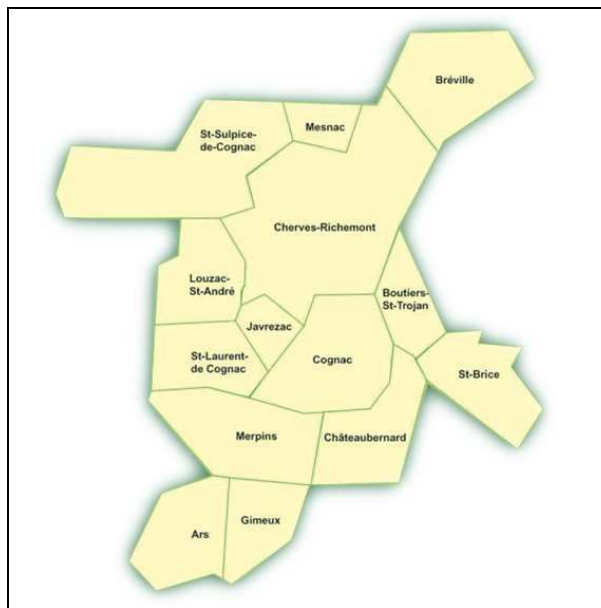


Figure 2 : La Communauté de Communes de Cognac

Source : www.cc-cognac.com

Cognac est localisée sur les rives de la Charente, à une altitude comprise entre 5 et 53 m. Elle est située à 44 km en aval d'Angoulême, préfecture du département et à 29 km en amont de Saintes, en Charente-Maritime.

La ville s'est essentiellement développée sur la rive gauche du fleuve (à droite sur la figure 3 p.11). Le quartier Saint-Jacques et le quartier de Crouin se situent sur la rive droite (à gauche sur la figure 3 p.11). Sur cette rive, le canal Jean Simon coule le long de la Charente.

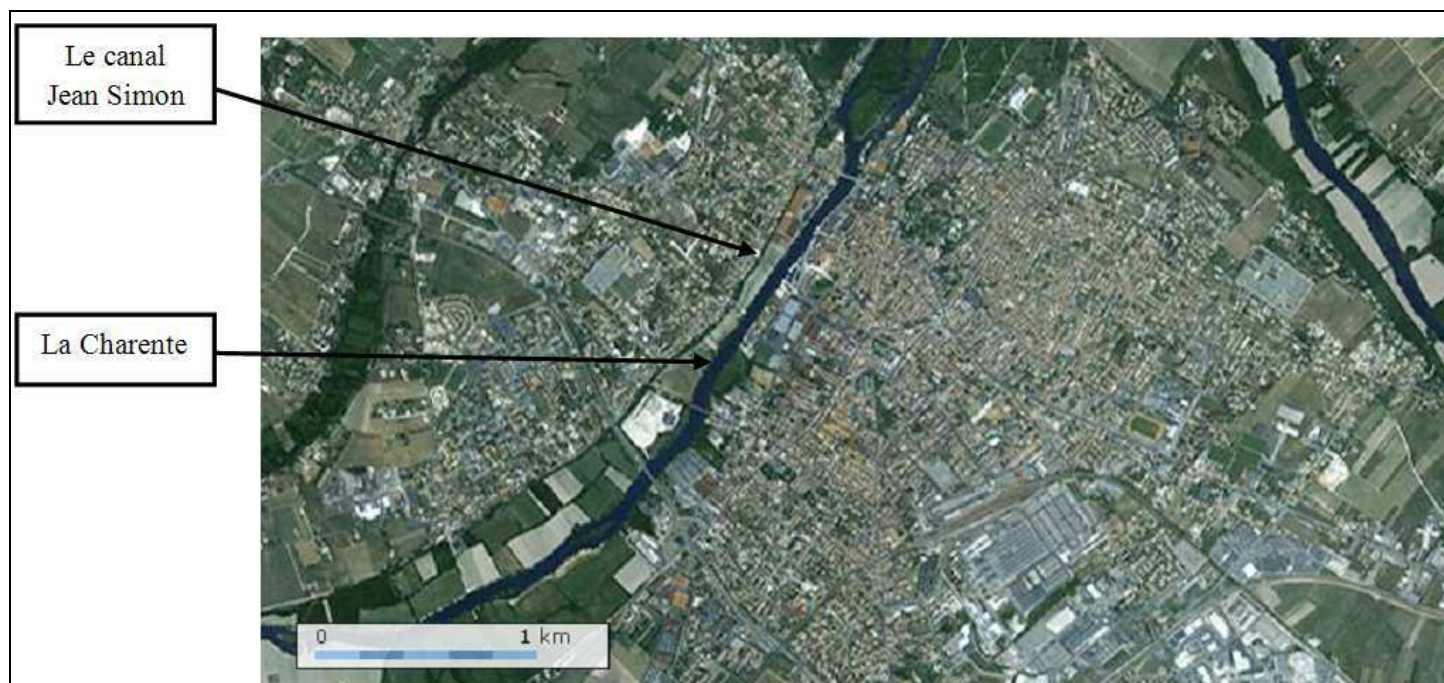


Figure 3 : Vue aérienne de Cognac

Source : www.geoportail.fr

L'accès à la ville se fait principalement par voie routière, notamment par la Route Nationale N141, qui relie Clermont-Ferrand, Angoulême et Saintes, et qui dessert la façade maritime du pays charentais.

De plus, Cognac est située à 29 km de l'autoroute A10 que l'on peut prendre à Saintes, et à 44 km de la Route Nationale N10 qui passe à Angoulême.

Il existe aussi une desserte ferroviaire de la ville : la ligne TER Angoulême-Saintes de la région Poitou-Charentes.

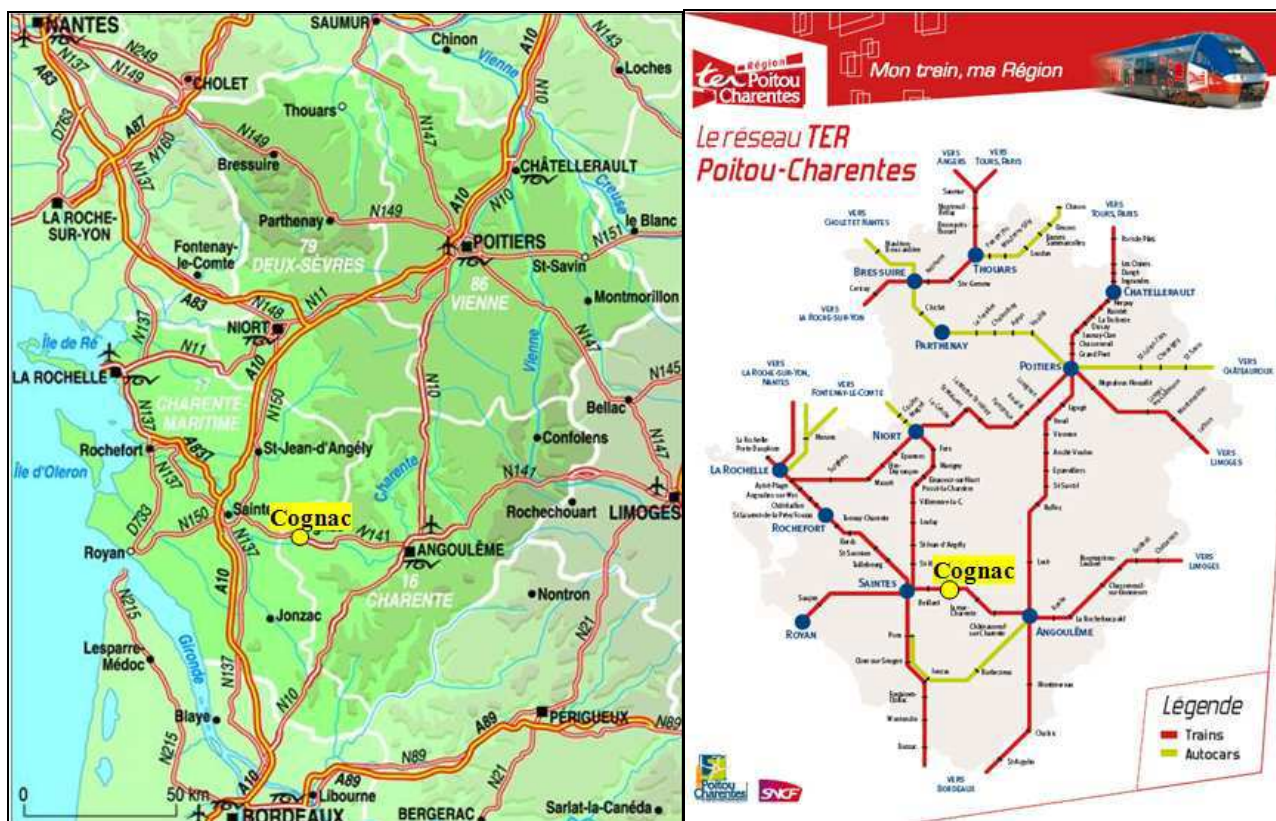


Figure 4 : Infrastructures routières autour de Cognac

Figure 5 : Desserte de Cognac par le réseau TER

Sources : www.insee.fr (à gauche), www.poitou-charentes.fr (à droite)

1.2. Les grandes périodes de l'histoire de Cognac

1.2.1. Des origines à l'époque moyenâgeuse : une période marquée par le développement du commerce fluvial

Cognac tire depuis toujours sa prospérité du fleuve Charente. En effet, ce fleuve, connu depuis le néolithique pour sa navigabilité, constituait une grande voie de communication pour les hommes et pour le transport des denrées.

Durant les premiers siècles de l'époque médiévale, un port saunier s'installa à Cognac. Il s'agissait d'un port de transit de sel, entre les marais de l'Atlantique et le centre de la France.

Les marchandises étaient transportées à l'aide de gabares, tirées par des hommes ou des animaux, jusqu'à Saint-Savinien, en aval sur le fleuve, puis étaient chargées sur des frégates de haute mer.



Photographie 1 : Une gabare amarrée le long du quai des Flamands à Cognac

Source : www.tourism-cognac.com

Sur la rive gauche du fleuve, un bourg se créa autour du prieuré Saint-Léger du XI^{ème} siècle et un autre autour du château. Ces deux bourgs furent unis avec le quartier saunier par une enceinte fortifiée.

1.2.2. La renaissance : du négoce du sel à celui du vin

En 1494, François de Valois-Angoulême naquit au château des Valois, et devint en 1515 François 1^{er}, Roi de France. En 1526, il fit aménager les premiers quais de Cognac.



Photographie 2 : Le château des Valois

Source : www.lacharente.com

Durant la Fronde, la ville de Cognac résista au siège du Grand Condé en 1651. Reconnaisant, Louis XIV lui accorda d'importants privilèges dont une exemption d'impôts pendant vingt ans et le privilège du commerce du sel par la rivière, assurant ainsi un nouveau développement à la ville.

La suppression de ces privilèges eut pour conséquence de réduire la place du négoce du sel au profit de celle du vin qui put se développer grâce aux multiples relations, souvent familiales, entretenus avec l'Angleterre et la Hollande. Ainsi, à cette époque, la culture viticole devint la base de l'économie charentaise.

Le vin voyageant difficilement par la mer en raison de sa conservation, les marchands européens décidèrent de le distiller et c'est ainsi que naquit la « liqueur des dieux » : le cognac.

Le XVIII^{ème} siècle vit alors le développement d'un nouveau négoce et l'installation de familles anglo-saxonnes qui créèrent des maisons de vente d'eau-de-vie, en périphérie immédiate du centre ancien. Certaines de ces maisons existent encore aujourd'hui. Jean Martell fut le premier négociant à s'installer dans le secteur en 1715, puis vinrent Rémy Martin en 1724 et Richard Hennessy en 1765.

L'exportation vers les pays nordiques, l'Amérique du Nord, les Antilles et les îles de l'océan Indien se développa progressivement. Vers 1860, Cognac connaît une prospérité enviable et son nom est connu dans le monde entier.

Les expéditions étaient faites en fûts puis en bouteilles logées en caisses. Cette évolution entraîna l'installation de tonnelleres, de verreries, de fabriques de bouchons ou de caisses d'emballage et la création d'imprimeries pour les étiquettes. Le développement du commerce des eaux-de-vie entraîna ainsi l'installation d'une nouvelle population ouvrière dans les faubourgs de Cognac.

1.2.3. L'ère industrielle : le développement des activités liées au cognac

L'abandon des fortifications et leur démolition, en 1847, provoqua une extension importante de la ville qui passa de 227 à 1509 hectares.

Les deux tours rondes à mâchicoulis de la porte Saint-Jacques, élevées en 1499-1500, sont presque tout ce qui subsiste de l'enceinte fortifiée médiévale. Celles-ci faisaient face autrefois à un pont par lequel arrivaient les pèlerins de Saint-Jacques de Compostelle avant de monter vers l'église Saint-Léger. Cependant, en 1848, le pont Saint-Jacques fut construit pour relier la nouvelle déviation de la route nationale au faubourg Saint-Jacques, situé sur la rive droite du fleuve. Le vieux pont fut alors détruit en 1855.



Photographie 3 : Les tours Saint-Jacques

Source : Etude historique et documentaire sur les Tours Saint-Jacques en vue de leur valorisation – Communauté de Communes de Cognac

Les hôtels particuliers de la fin du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècle témoignent de la grande prospérité de la ville due à son eau-de-vie. Entre le début et la fin du XIX^{ème} siècle, la population a été multipliée par cinq, passant de 3000 habitants en 1820 à 15 000 en 1876 puis à 19 500 en 1900. Le visage de la ville s'est adapté à cette nouvelle démographie.

Durant le XIX^{ème} siècle, près d'un millier de gabares naviguaient annuellement sur la Charente, pour le transport des marchandises.



Figure 6 : Principaux ports et voies navigables à la fin du XIX^e siècle

Source : Service régional de l'inventaire de Poitou-Charentes

Cependant la voie ferrée, construite en 1867 par la Compagnie des chemins de fer de Charente, freina cette tendance. Jusque dans les années 1930, une grande partie des expéditions se faisait encore par voie d'eau. Mais très vite la navigation par la Charente est abandonnée au profit du chemin de fer et de la route, beaucoup plus rapides.

1.2.4. L'époque contemporaine : la mutation de l'économie cognacaise

Durant des décennies, les négociants furent indirectement les principaux acteurs de la vie sociale, en s'impliquant dans les manifestations culturelles et sportives. Mais les groupes familiaux se transformèrent peu à peu en s'alliant à d'autres sociétés ou avec des groupes multinationaux. Cette profonde mutation se fait ressentir aujourd'hui dans la vie cognacaise. Ces entreprises se sont recentrées sur leur activité purement économique et la loi Evin a ajouté à leur désengagement.

Les nouvelles normes de sécurité (vis-à-vis des incendies essentiellement), les exigences en terme de transport et l'industrialisation de plus en plus importante, ont provoqué une délocalisation à l'extérieur de la ville des chais des maisons de négoce, les sièges sociaux étant pour l'instant toujours à Cognac. Ainsi, de nombreux sites se libèrent de nos jours laissant apparaître d'importantes friches industrielles.

Cependant, le cognac constitue toujours l'activité économique principale de la ville. Mais, même si ce mot est connu dans le monde entier, un grand pourcentage de personnes l'associe plutôt au produit qu'à la ville.

1.3. Evolution de la morphologie urbaine de Cognac et démographie

La Charente, à la base de l'établissement et du développement de la ville de Cognac, a conditionné son organisation urbaine. Les constructions initiales se sont en effet positionnées sur des points de franchissement du cours d'eau. Jusqu'au XVIIIème siècle, la ville est restée contenue à l'intérieur des remparts. L'élargissement de son emprise urbaine, dû à l'essor commercial généré par le fleuve, l'a ensuite fait sortir de ses murs au XIXème siècle. Les faubourgs de Cognac se sont alors développés vers la voie ferrée, au Sud-est de la ville. Plus tard, au XXème siècle, la ville s'est développée en périphérie afin de se rattacher aux nouvelles voies de communication telle que la Route Nationale N141.

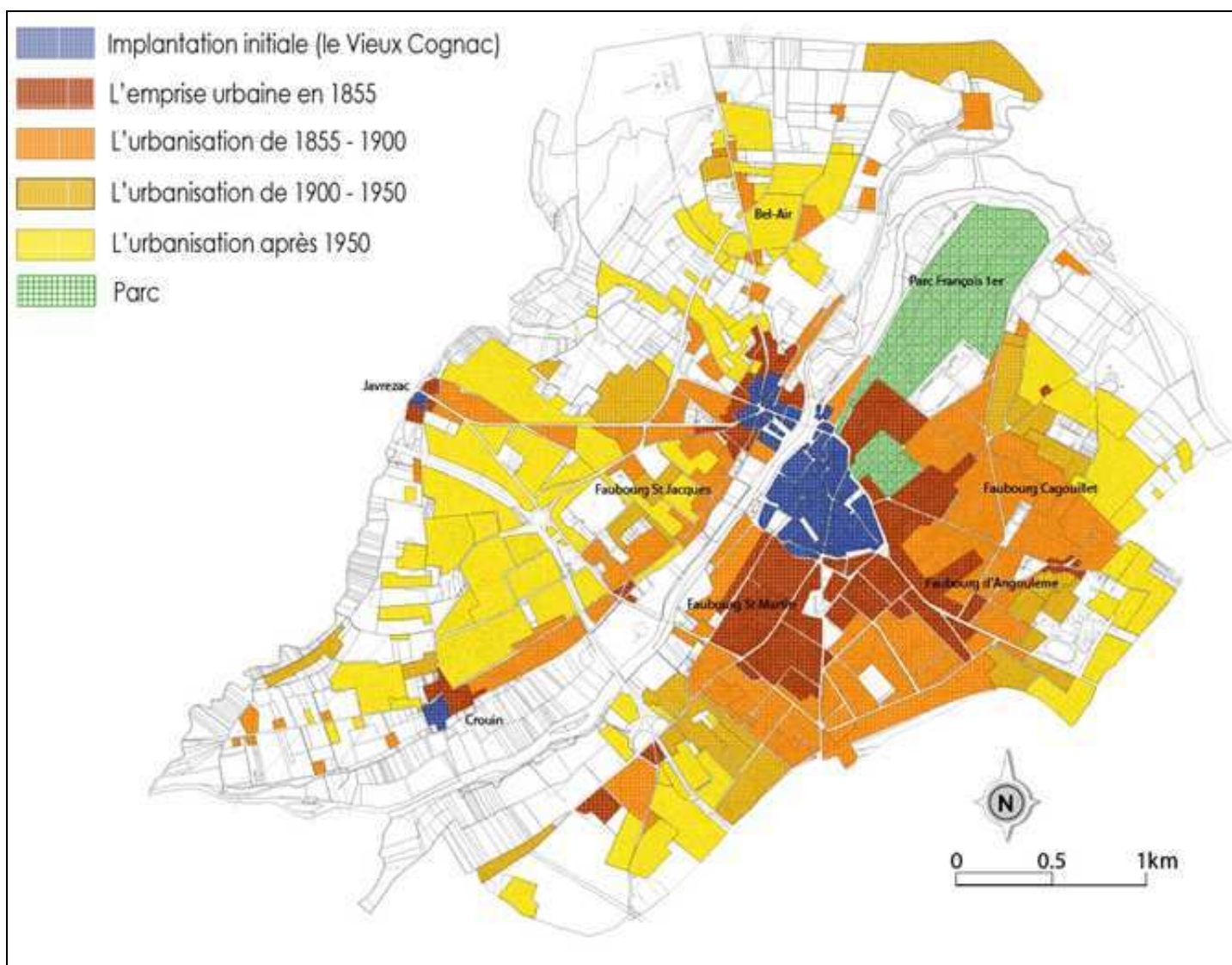


Figure 7 : Evolution de l'urbanisation de Cognac

Source : Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme

Concernant la composition urbaine, le vieux Cognac possède une trame organique sur la rive gauche de la Charente, et une trame concentrique sur la rive droite.

Le bâti possède une valeur historique et patrimoniale dans cette zone. Les constructions y sont remarquables et protégées.

Les quartiers constitués au XIX^{ème} siècle, tel le faubourg Saint-Martin, comprennent un bâti traditionnel composé de maisons de ville et de chais, ces derniers générant des volumes d'envergure variable. C'est un tissu hétérogène, selon une trame orthogonale, dans lequel s'intercalent des bâtiments collectifs contemporains.

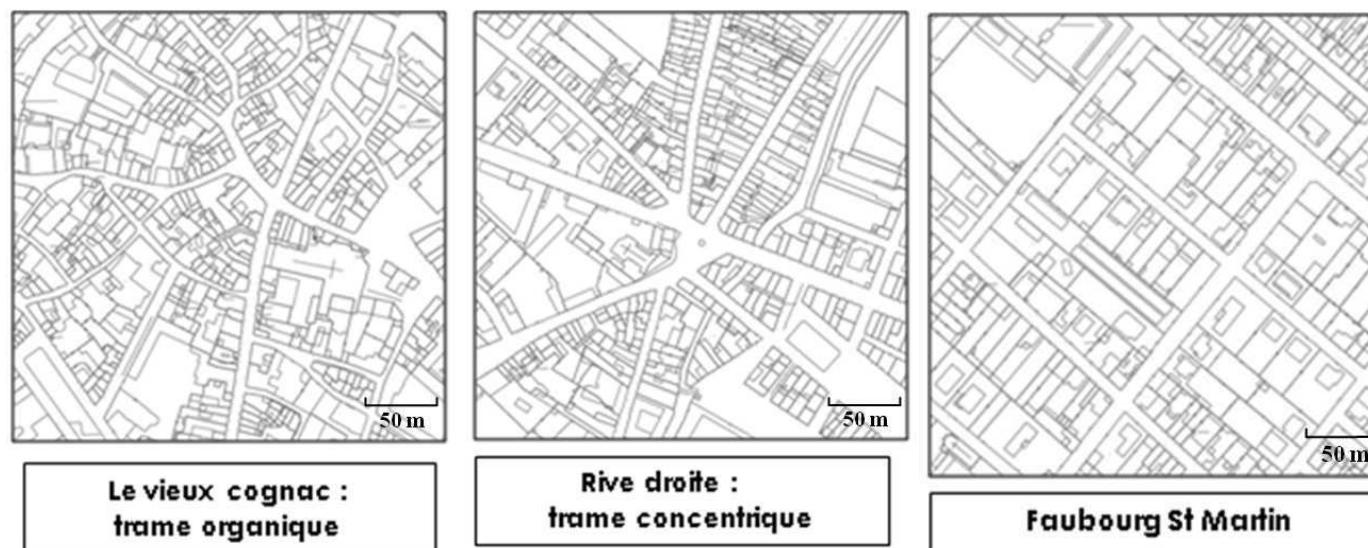


Figure 8 : Morphologie urbaine du vieux Cognac
Figure 9 : Morphologie urbaine du faubourg Saint-Martin
Source : Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme

La carte suivante montre la localisation des maisons de cognac à la fin du XIX^{ème} siècle. On peut voir l'importance de leur emprise foncière dans la ville.

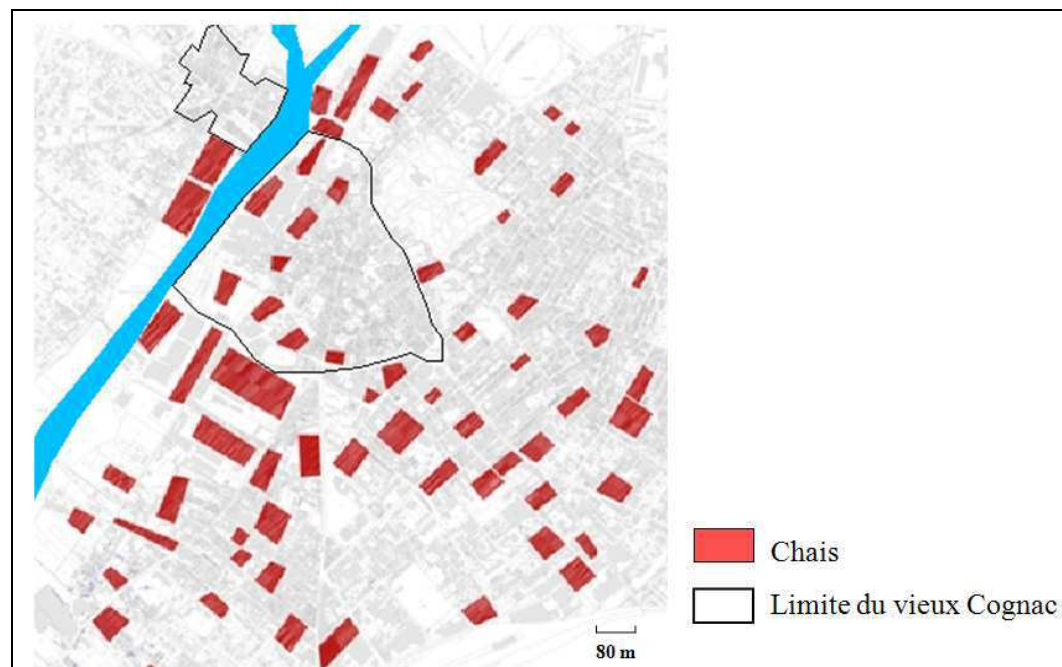


Figure 10 : Localisation des maisons de cognac à la fin du XIX^{ème} siècle dans la ville

Source : Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme

Parallèlement à son urbanisation, la démographie de la ville a également beaucoup évolué. Ainsi, de 1820 à 1901, la population cognaçaise a été multipliée par 6, passant de 2 947 à 19 483 habitants.

Actuellement, la ville compte 19 409 habitants, avec une densité de population de 1 252 habitants/km². Le nombre d'habitants s'est stabilisé depuis 1990. Environ un quart des habitants a plus de 60 ans, et 23% ont moins de 20 ans.

Cognac est également confrontée à un problème de logements vacants, surtout dans le centre-ville. En 2005, environ 900 ont été recensés, en raison de leur inconfort ou insalubrité.

1.4. Les atouts culturels de la ville de Cognac

Suite à d'importants travaux réalisés sur le fleuve, et notamment la réfection de nombreuses écluses, la Charente est redevenue un enjeu majeur pour la ville. Il s'agit aujourd'hui de développer le tourisme fluvial, dont Cognac est une étape incontournable. En effet, la ville présente quelques monuments historiques, tels que le château des Valois ou les tours Saint-Jacques, mais elle est surtout visitée pour son patrimoine industriel caractérisé essentiellement par ses maisons de négoce, situées pour beaucoup en bord de Charente.

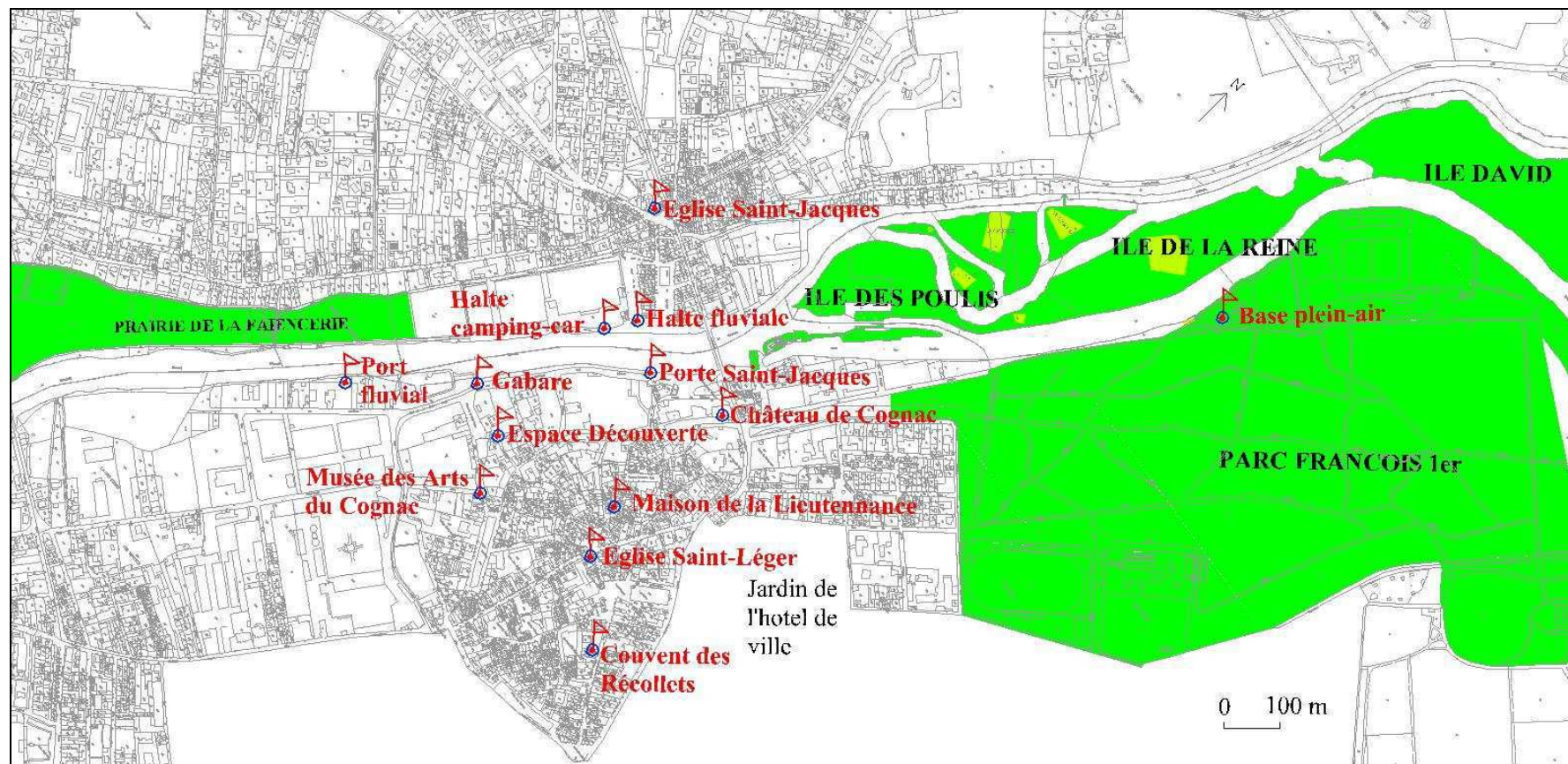


Figure 11 : Lieux d'intérêt touristique de Cognac, en dehors des maisons de négoce

La Communauté de Communes de Cognac possède les compétences relatives à l'amélioration du cadre de vie, aux développements économique et touristique et à la gestion des équipements de tourisme et de loisirs. De ce fait, elle s'implique dans le développement touristique de la ville, en finançant notamment l'Espace Découverte en pays du Cognac ainsi qu'une promenade touristique en gabare sur la Charente. Elle souhaiterait aussi mettre en place un circuit touristique sur les berges du fleuve.



Photographie 4 : La Dame Jeanne amarrée sur le quai de la Salle Verte

L'association « les étapes du cognac », créée en Juillet 2000, a pour but de « promouvoir la découverte touristique et vitivinicole de la zone d'appellation Cognac ». Elle est constituée de viticulteurs et de prestataires touristiques valorisant le vignoble et ses produits. Pour ce faire, elle propose des circuits de découverte, centrés sur le thème du cognac et passant par la ville de Cognac.



Figure 12 : Les quatre itinéraires touristiques des étapes du Cognac
Source : Schéma Global d'Aménagement de la Communauté de Communes de Cognac

1.5. Les données économiques

Dans la région de Cognac, l'activité économique est principalement centrée sur le cognac et les industries qui lui sont liées telles que les entreprises de fabrication d'alambics et de cuves, la tonnellerie, la verrerie ou la cartonnerie.

En raison de la présence de ces industries et de quelques très grosses unités industrielles locales, l'emploi industriel représente près du tiers des emplois de la Communauté de Communes de Cognac. Le pôle tertiaire, comprenant notamment la mairie de Cognac, représente 60% des emplois.

Le tableau suivant indique les activités les plus importantes localisées sur la ville de Cognac et les effectifs de leurs salariés. On peut voir que la maison de négoce Hennessy est le plus important employeur de la commune avec 670 employés en 2006, et que trois autres maisons de cognac figurent parmi les sociétés employant le plus de salariés dans la ville.

	Type d'activité	Effectif 2006
Jas Hennessy et Cie	négoce	670
Hopital	Santé	500
Mairie	Administratif	409
Cls Rémy Cointreau	négoce	400
Aérazur	textile	270
Lycée J. Monnet	Enseignement	210
Martell et Co	négoce	197
Camus La Grande Marque	négoce	150

Tableau 1 : Les plus importantes sociétés localisées sur la ville de Cognac et leurs effectifs en 2006

Source : Schéma Global d'Aménagement de Communauté de Communes de Cognac

Après une situation difficile dans les années 1990, la filière du cognac semble sortir de la crise depuis 2001. L'exportation de 96% de la production permet de doper le marché.

Mais la filière du cognac reste fragile et souffre de surproduction, d'une baisse de consommation des digestifs, et reste dépendante du niveau de pouvoir d'achat des consommateurs. Quatre grandes maisons de négoce effectuent 80% des ventes annuelles de cognac : Hennessy, Martell, Rémy-Martin et Courvoisier.

D'autre part, les nouvelles réglementations en matière de sécurité risquent d'entraîner des délocalisations d'une partie des sites historiques des maisons de négoce.

Concernant le commerce, le maintien des structures locales est difficile. En effet, les habitants fréquentent de plus en plus les espaces commerciaux périurbains. Ceux-ci permettent néanmoins de maintenir l'attractivité commerciale de Cognac, mais le problème de leur complémentarité avec les commerces traditionnels du centre-ville se pose.

On peut aussi noter que la ville de Cognac reste enclavée malgré l'amélioration des liaisons ferroviaires. Ceci nuit à son développement économique, alors qu'elle ne peut plus aujourd'hui se satisfaire du commerce de l'eau-de-vie.

L'économie touristique s'est longtemps concentrée exclusivement autour de l'activité du cognac, en proposant notamment des visites de chais, de maisons de négoce ou de tonnelleres, ce qui constitue encore aujourd'hui l'essentiel des activités de visite sur le territoire. Le cognac bénéficie en effet d'une notoriété internationale.

Mais ce tourisme fondé sur le cognac connaît des limites. Tout d'abord, c'est essentiellement un tourisme de passage, qui bénéficie de la proximité de la côte Atlantique (Cognac se situe à 60 km environ de Royan(17)). De plus, en se concentrant surtout autour de Cognac, l'activité touristique ne permet pas de découvrir réellement le territoire. Elle souffre également de la politique des prix pratiquée par les maisons de négoce, qui sont passées d'un tourisme de masse gratuit à un tourisme de qualité payant. Ceci a entraîné une baisse du nombre de visiteurs des maisons de cognac depuis 2001.

	2001	2002	2003	2004	2005
Maisons de Cognac	235 275	228 565	206 745	200 000	178 000

2001- 2005 : -57 275

Tableau 2 : Evolution du nombre de visiteurs des maisons de négoce entre 2001 et 2005

Source : Schéma Global d'Aménagement de la Communauté de Communes de Cognac

2. La zone de l'étude : une localisation centrale au sein de la commune de Cognac

L'étude concerne les berges de la Charente, enjeu important pour la municipalité de Cognac. Le périmètre de la zone d'étude a été délimité en fonction des attentes des élus et des zones à enjeux présentes sur les rives du fleuve. Celles-ci sont caractérisées par un patrimoine naturel ou bâti qui n'est pas mis en valeur et il n'existe aucune cohérence entre ces différents espaces.

2.1. Un périmètre d'étude centré sur la Charente

La zone d'étude est localisée au cœur de la ville de Cognac, le long des berges de la Charente et à proximité du centre-ville. La superficie de la zone d'étude est de 31 ha, en exceptant l'emprise de la Charente, pour un périmètre de 7 km.

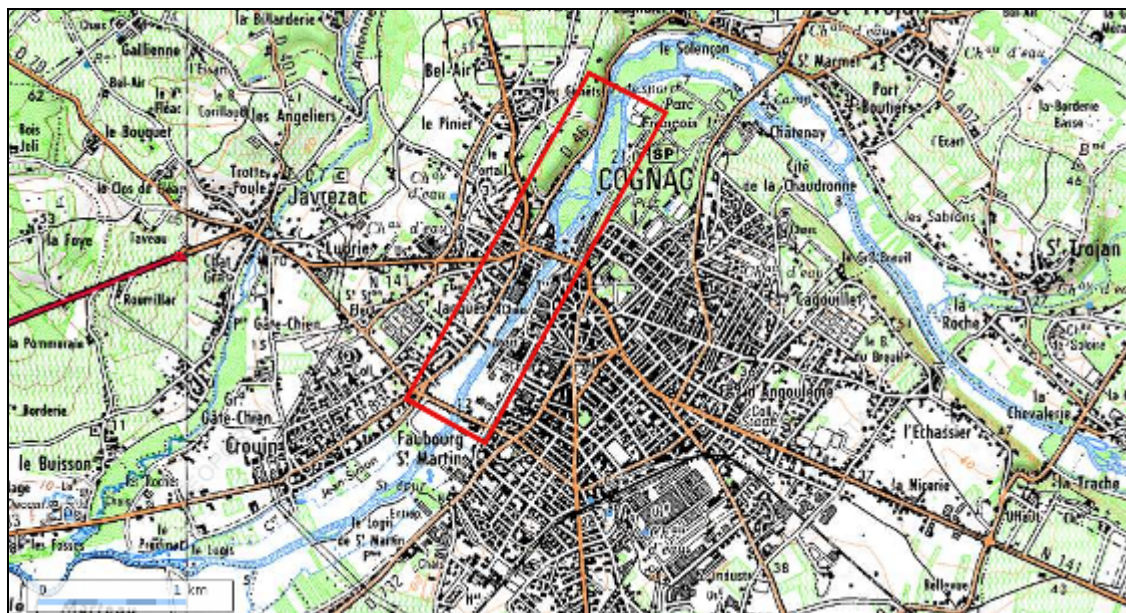


Figure 13 : Localisation de la zone d'étude

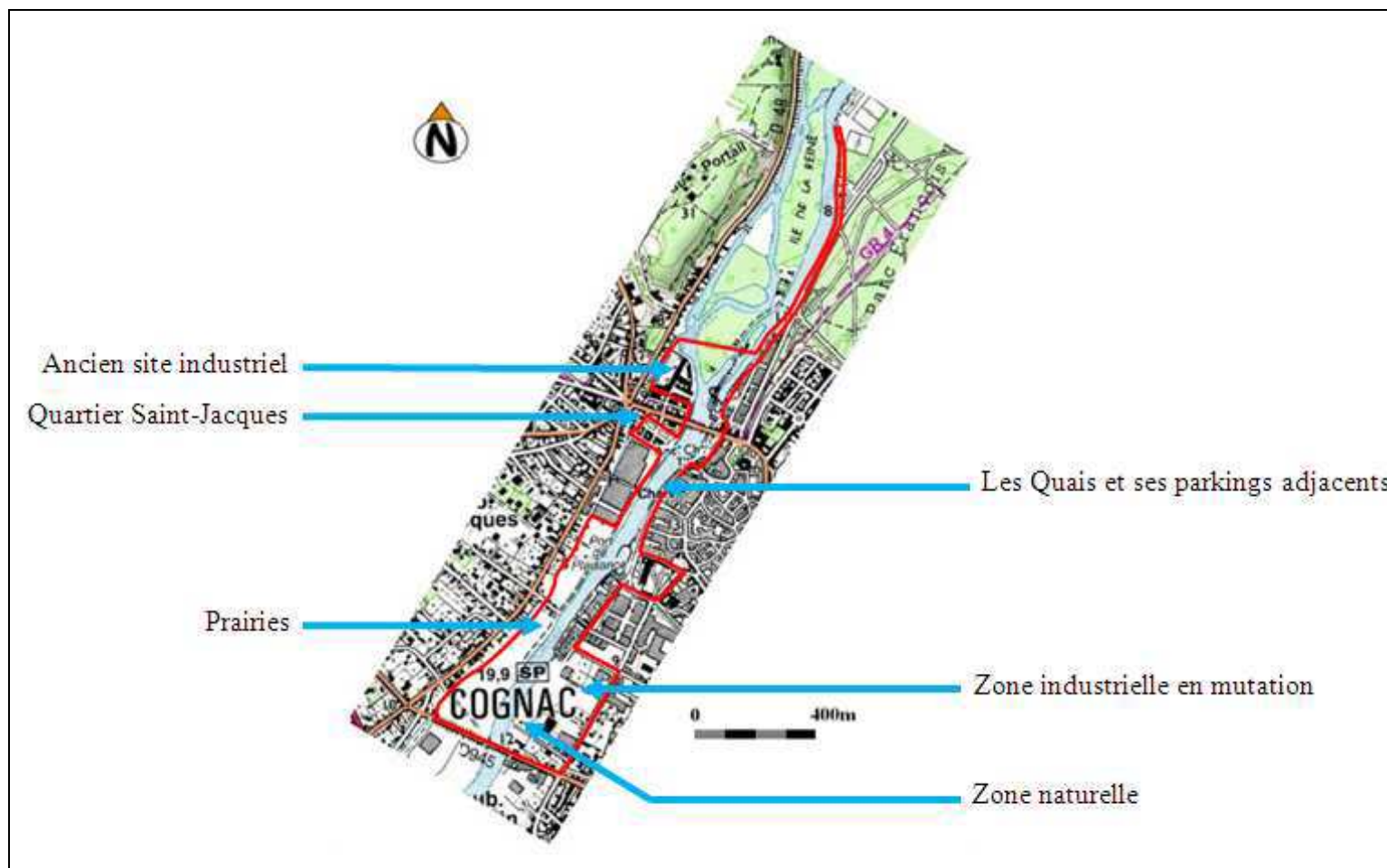


Figure 14 : Périmètre de l'étude

Le périmètre de la zone d'étude comprend :

- Sur la rive gauche (côté centre-ville) : l'ancien chemin de halage le long de la Charente, le secteur des quais entre le pont Saint-Jacques et le port, une zone industrielle en mutation ainsi qu'une zone naturelle.
- Sur la rive droite : de grandes prairies, l'ancien chemin de halage, le quartier Saint-Jacques et un ancien site industriel.

2.2. Une alternance de zones urbaines et naturelles sur la zone d'étude

La ville de Cognac ainsi que la zone étudiée comportent une part importante d'espaces verts ou naturels. Le périmètre étudié comprend notamment une partie des îles de la Charente classées en zone Natura 2000 et en ZNIEFF de type 2. Sur la rive gauche, au nord face aux îles, se situe le parc François 1^{er} qui comprend une base plein-air (seule une partie est visible sur la carte suivante). Plus au sud, un grand espace est occupé par des friches industrielles et des terrains laissés à l'abandon. Sur la rive droite, les espaces verts sont constitués de prairies, de jardins familiaux ainsi que d'un jardin remarquable. Le reste du territoire en bord de Charente est essentiellement urbain, au bord de la Charente. Il est peu urbanisé, le tissu urbain étant majoritairement constitué d'entreprises.

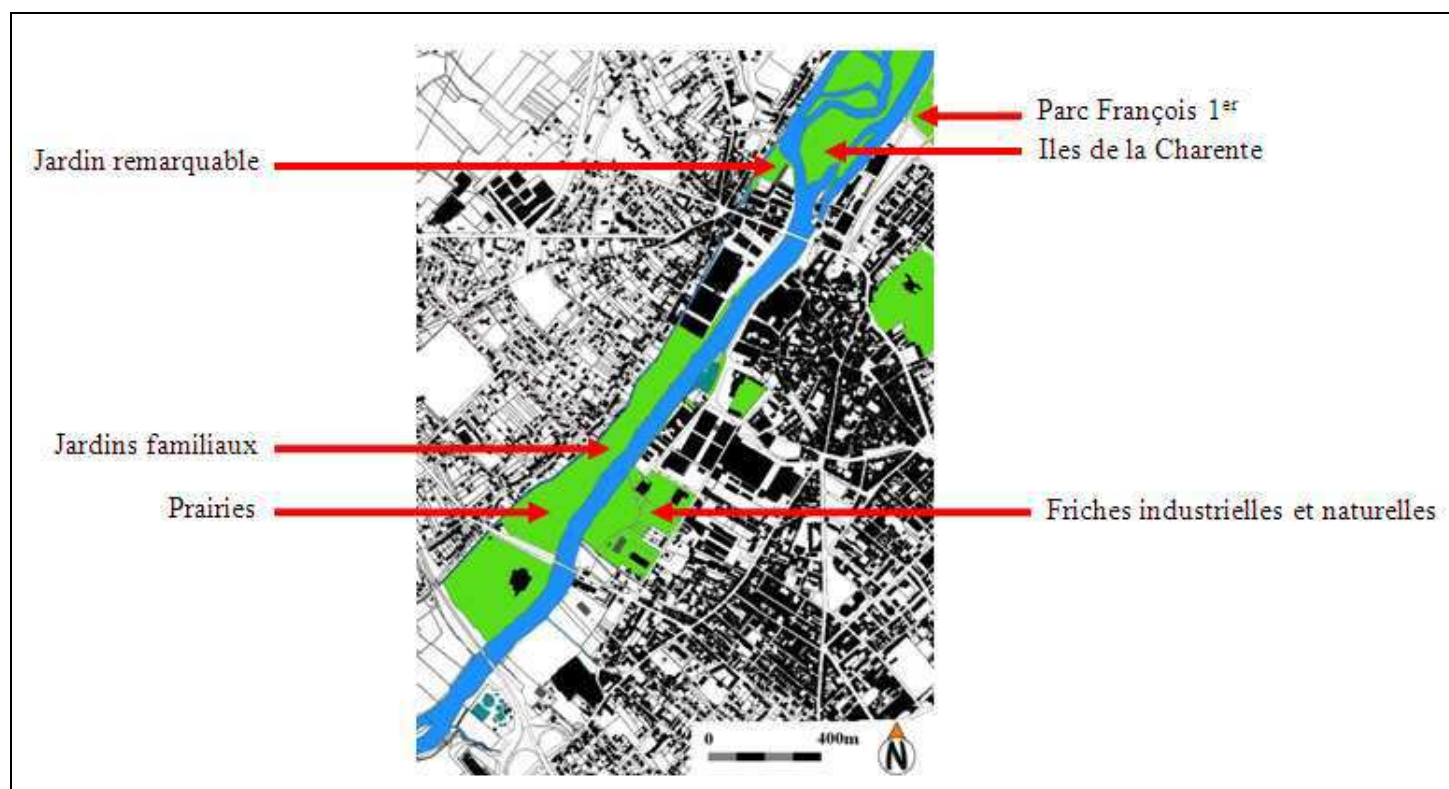


Figure 15 : Les zones naturelles

2.3.Des contraintes foncières s’appliquant sur la zone de l’étude

Les collectivités territoriales sont propriétaires d’une importante part du foncier concerné par le périmètre de l’étude :

- La commune possède la majorité des prairies de la rive droite. En rive gauche, elle est propriétaire du port, des parkings adjacents et de certaines friches industrielles.
- La Communauté de Communes de Cognac possède les îles au nord de Cognac et des friches industrielles.
- Les entreprises, principalement des maisons de négoce au niveau des quais, sont présentes des deux cotés du fleuve.

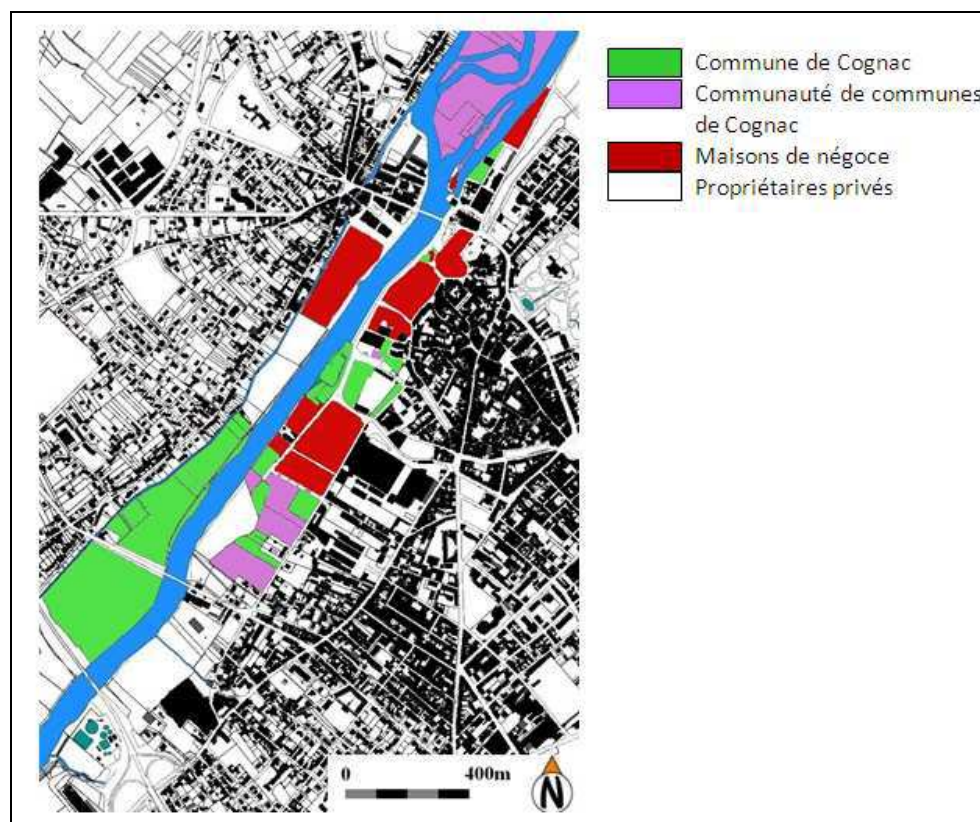


Figure 16 : Les propriétaires fonciers

3. Les documents en application sur la commune de Cognac

Les actions proposées dans ce plan de référence se doivent d'être en cohérence avec les différents documents qui s'appliquent sur le territoire communal. Il paraît donc important de recenser ces documents ainsi que ceux en cours d'élaboration et d'en expliquer les réglementations au niveau de la zone d'étude.

Pour une meilleure lisibilité, les documents seront classés en deux catégories : les documents règlementaires, qui ont une valeur contraignante, et les documents d'orientation et de planification, qui ne donnent que des recommandations.

3.1. Les documents règlementaires

3.1.1. Le Plan d'Occupation du Sol

Le document d'urbanisme de la ville de Cognac est un **Plan d'Occupation du Sol** (POS) établi en 1978 et révisé en 1991. Depuis cette date, la ville a beaucoup évolué notamment à cause de l'internationalisation des maisons de négoce. Les orientations du POS ne correspondent plus aux souhaits des élus pour l'évolution de la commune. La municipalité précédente a donc décidé de mettre en place un **Plan Local d'Urbanisme** (PLU). L'élaboration du document est en cours et les orientations sont revues par la municipalité actuelle.

Le Plan d'Occupation du Sol définit un certain nombre de règlements concernant la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol. Ceux-ci sont différents en fonction des secteurs dans lesquels ils s'appliquent. La zone d'étude concerne les zones UA, UB, UBA, UC, UX et 1 NAL :

- Zone UA : cette zone, constituée d'habitats et de commerces, est agglomérée et dense. Elle recouvre une partie du centre ancien de Cognac.

La forme urbaine caractéristique de la ville de Cognac doit y être sauvegardée ainsi que le caractère des constructions traditionnelles de Charente. La rénovation et la réhabilitation des constructions doivent également être favorisées dans ce secteur. Enfin, les commerces et services, caractéristiques d'un centre de ville, doivent y être développés.

- Zones UB/UBA : en périphérie immédiate du centre ancien, cette zone est assez bien équipée avec un habitat continu ainsi que des commerces et des services.

L'implantation de logements collectifs ou individuels doit y être favorisée ainsi que la réhabilitation des constructions existantes. Comme pour la zone UA, la forme urbaine doit être sauvegardée et les commerces et services développés.

A l'intérieur de la zone UB, un secteur UBA a été différencié. Il prend en compte la topographie et la forme urbaine du lieu. La densité et la hauteur des constructions y sont réduites.

- Zone UC : cette zone concerne une très petite superficie de la zone d'étude. Elle est caractérisée par des habitations individuelles ou collectives et est située en périphérie du centre. C'est une zone assez bien équipée. L'implantation de logements doit y être favorisée tout en conservant le caractère périurbain de cet espace.

- Zone UX : c'est une zone d'activités qui recouvre une partie du centre ancien ou se situe à proximité immédiate de celui-ci. Le développement des entreprises existantes doit y être favorisé, et la forme urbaine caractéristique de la ville ainsi que la tradition architecturale doivent aussi y être sauvegardées.

- Zone 1 NAL : c'est une zone naturelle qu'il faut protéger en raison de la valeur du site, la vallée de la Charente. Du fait de sa proximité avec le centre urbain, cette zone doit pouvoir recevoir des équipements sportifs et de loisirs.

3.1.2. Le Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation

La loi de février 1995 a défini un outil règlementaire visant à délimiter les zones exposées aux risques naturels prévisibles et d'en réglementer l'utilisation du sol : un plan de prévention des risques (PPR).

Ce plan a valeur de servitude d'utilité publique, il doit être annexé au Plan d'Occupation du Sol et il est donc opposable aux demandes d'occuper ou d'utiliser le sol.

Le Plan **de Prévention des Risques naturels d'Inondation** (PPRI) de l'agglomération de Cognac, approuvé le 31 Août 2000, a été établi pour le risque inondation généré par les crues de la Charente et de ses principaux affluents (l'Antenne, la Soloire et le Né). Il se base sur la plus forte crue observée dans la région (crue centennale de 1982). L'aire géographique concernée par le risque inondation est déterminée par la limite d'étalement des plus hautes eaux de cette crue.

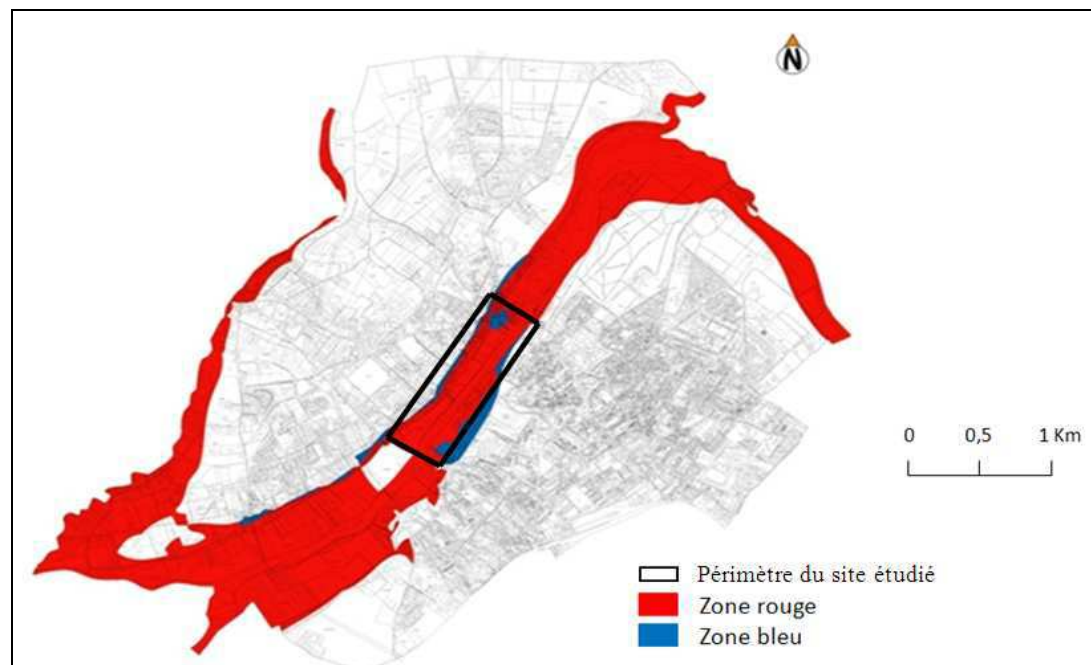


Figure 17 : Zonage du Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation

Source : PPRI de Cognac

Les objectifs du PPRI sont :

- L'amélioration de la sécurité des personnes exposées
- La limitation des dommages aux biens et aux activités soumis au risque
- Une action de gestion globale du bassin versant en préservant les zones naturelles de stockage et le libre écoulement des eaux, ceci pour éviter l'aggravation des dommages en amont et en aval.

Les principes à mettre en œuvre sont:

- de règlementer la constructibilité à l'intérieur des zones inondables
- de contrôler l'extension de l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues
- d'éviter tout endiguement ou remblaiement nouveau qui ne serait pas justifié par la protection de lieux fortement urbanisés.

Le PPRI définit des recommandations et des mesures souhaitables de prévention, de protection et de sauvegarde, pour préserver les écoulements et pour réduire la vulnérabilité et les dommages, et des réglementations caractéristiques pour chaque zone, visant à autoriser ou interdire certaines activités et utilisation du sol.

Le règlement du PPRI et le zonage réglementaire différencient deux zones :

- une zone rouge : elle concerne les secteurs se situant sous une hauteur d'eau de la crue de référence supérieure à un mètre et les champs d'expansion des crues, quelle que soit la hauteur d'eau. Le principe en est l'inconstructibilité.
- une zone bleue : elle correspond aux centres urbains et aux zones urbanisables stratégiques en terme de développement communal, ayant des hauteurs d'eau inférieures à un mètre pour la crue de référence. Les constructions nouvelles y sont autorisées sous réserve du respect de certaines mesures de prévention.

Le périmètre de l'étude se situant en bord de Charente, les réglementations du PPRI doivent être prises en compte.

3.1.3. Le périmètre de protection de 500 mètres et la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

Le patrimoine architectural est mis en valeur et protégé par le **périmètre des 500 mètres** autour de sites classés et inscrits. Il s'agit d'une protection des abords qui se met en place automatiquement avec le classement ou l'inscription de l'édifice protégé.

Selon la loi, est considéré comme étant dans le champ de visibilité tout autre immeuble, nu ou bâti, visible du monument ou visible en même temps que lui et situé dans un périmètre (en fait, un rayon selon la jurisprudence) n'excédant pas 500 mètres.

« Lorsqu'un immeuble est situé dans le champ de visibilité d'un édifice classé ou inscrit, il ne peut faire l'objet, tant de la part des propriétaires privés que des collectivités et établissements publics, d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable » (art. 13 bis, 1er alinéa de la loi sur les monuments historiques).

Cette autorisation préalable correspond à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

La zone d'étude se situe à proximité de différents monuments historiques classés ou inscrits. Certains sites étudiés se situent donc à l'intérieur de périmètres de protection de 500 m.

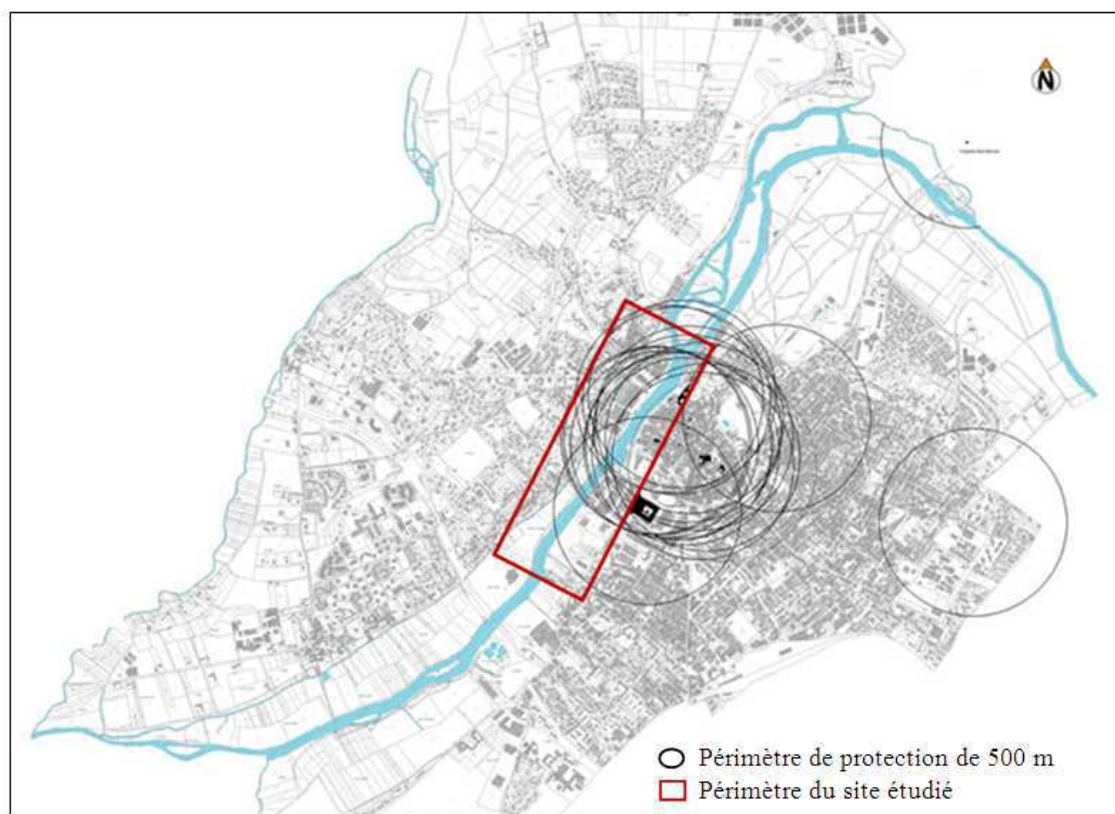


Figure 18 : Localisation des monuments historiques et périmètres de protection de 500 m

Source : Document préparatoire pour l'élaboration de la ZPPAUP

Afin de mieux protéger le patrimoine communal, une **Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager** (ZPPAUP) est en cours d'élaboration.

Un classement en ZPPAUP oblige, pour toute modification d'un bâti existant ou pour toute nouvelle construction, à obtenir l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

Dans une ZPPAUP, il n'y a plus application de la servitude de protection des abords pendant la durée d'existence de la zone en question.

Le zonage de la ZPPAUP définit plusieurs secteurs dont trois types sont présents sur le secteur étudié :

- le secteur PUA : il correspond à la ville médiévale qui s'est développée à l'intérieur du périmètre des anciennes fortifications, ainsi qu'aux faubourgs anciens de Saint-Jacques et de Crouin.
- Le secteur PUB : il correspond aux extensions de la ville au XIXème siècle
- Le secteur PN : il correspond aux espaces naturels de la vallée de la Charente et de la vallée de l'Antenne.

Les règlements concernant ces zones sont actuellement en cours d'élaboration.

3.1.4. Périmètres préventifs d'archéologie

Le patrimoine historique est protégé grâce aux **Périmètres Préventifs d'Archéologie** qui obligent à consulter la Direction des Affaires Culturelles qui peut imposer des fouilles.

L'ensemble du périmètre de l'étude se situe en zone de saisine A, excepté le site industriel Valadié au Nord qui est classé en seuil C.

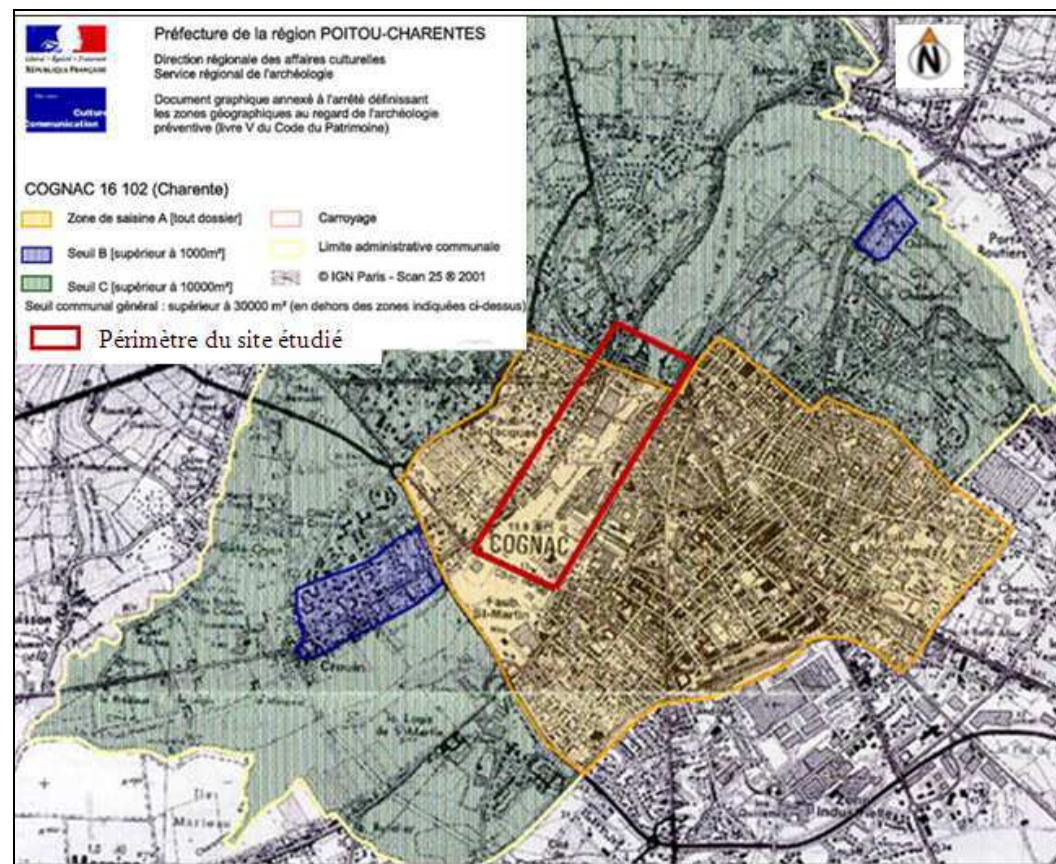


Figure 19 : Périmètres préventifs d'archéologie sur la commune de Cognac

Source : Document préparatoire pour l'élaboration de la ZPPAUP

3.2. Les documents d'orientation et de planification

Les différents documents réglementaires exposés précédemment sont complétés par des documents d'orientation qui sont mis en place aux différentes échelles de décision. Ces documents ne sont pas opposables mais donnent les orientations et la planification qu'il serait préférable de mettre en place pour un développement cohérent de la ville.

3.2.1. Le Plan de Déplacement

Un **Plan de Déplacement** a récemment été lancé par la nouvelle municipalité élue en 2008. Il doit apporter des préconisations suite au projet de transformation de la rue Aristide Briand en rue piétonne et à la transformation souhaitée des quais.

3.2.2. Le Programme Local de l'Habitat

Le POS est complété au niveau intercommunal par un **Programme Local de l'Habitat** élaboré en 2008. Quatre objectifs essentiels y sont présentés :

- Développer une offre adaptée à la demande locale
- Mettre en œuvre une stratégie foncière
- Revaloriser les logements existants
- Réaliser ces objectifs dans une optique de développement durable

3.2.3. Le Schéma Global d'Aménagement

Le **Schéma Global d'Aménagement**, mis en place par la Communauté de Communes, donne les axes à suivre pour créer une cohérence dans le développement urbain, économique et touristique de l'intercommunalité.

3.2.4. Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique et la zone Natura 2000

Afin de préserver la diversité biologique et de valoriser le patrimoine naturel de la vallée de la Charente, des **Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique** (ZNIEFF) de type 1 et 2 et une **Zone Natura 2000** ont été mises en place.

Les ZNIEFF de type 1 correspondent à des espaces limités (10 à 30 ha) mais présentant des intérêts écologiques de très grandes qualités. Les ZNIEFF de type 2 concernent, elles, de grands espaces naturels riches, peu modifiés par l'Homme et qui offrent des potentialités biologiques importantes.

En France, toutes les ZNIEFF ont été classées en zone Natura 2000, classement réalisé à l'échelle européenne.

Deux types de sites interviennent dans le réseau Natura 2000 : les ZPS et les ZSC.

En 1979, la directive « Oiseaux » propose la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages menacées, vulnérables ou rares de l'Union Européenne. Des Zones de Protection Spéciales (ZPS) ont alors été créées.

La directive « Habitats faune flore » de 1992 établit un cadre pour les actions communautaires de conservation d'espèces de faune et de flore sauvages ainsi que de leur habitat. Des sites d'importance communautaire (SIC) ont alors été désignés puis intégrés au réseau Natura 2000 sous l'appellation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) permettant une protection de ces habitats et des espèces menacées.

Le classement d'un espace naturel en ZNIEFF ou en zone Natura 2000 n'a pas de valeur réglementaire mais doit inciter les élus à le protéger.

Le périmètre de l'étude comprend une zone ZNIEFF de type 2 et une zone Natura 2000.

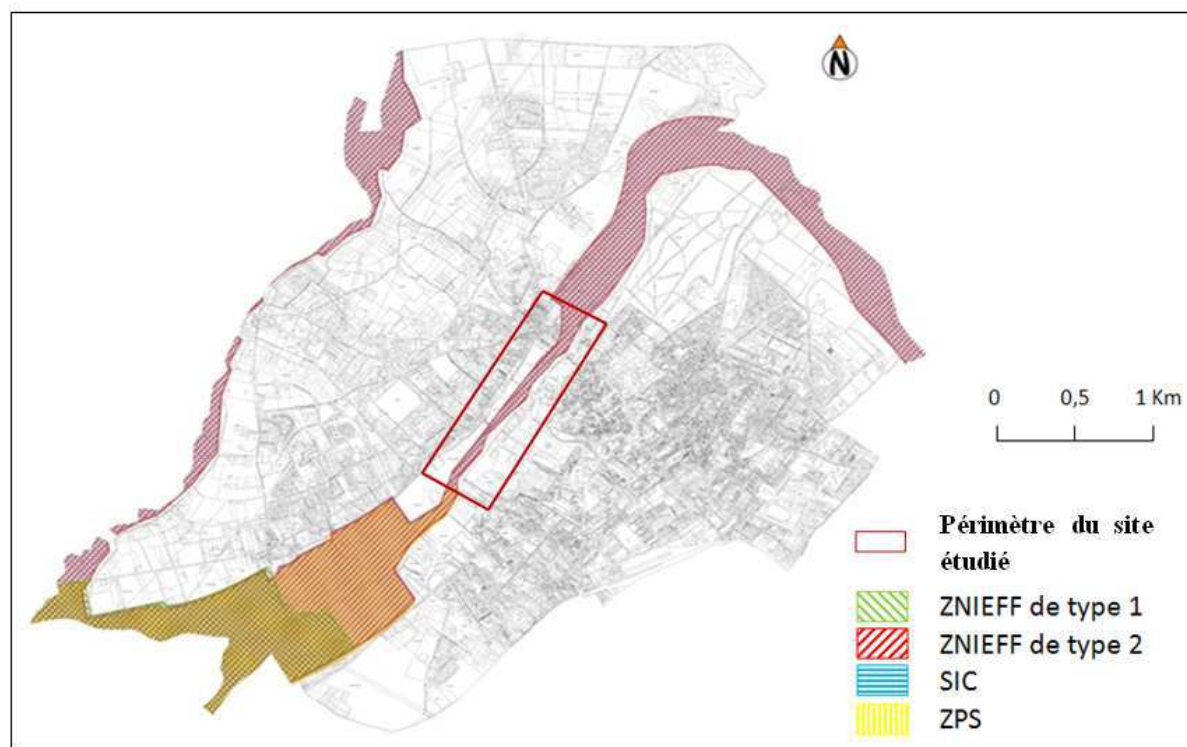


Figure 20 : Les données environnementales

Source : Diagnostic du PLU

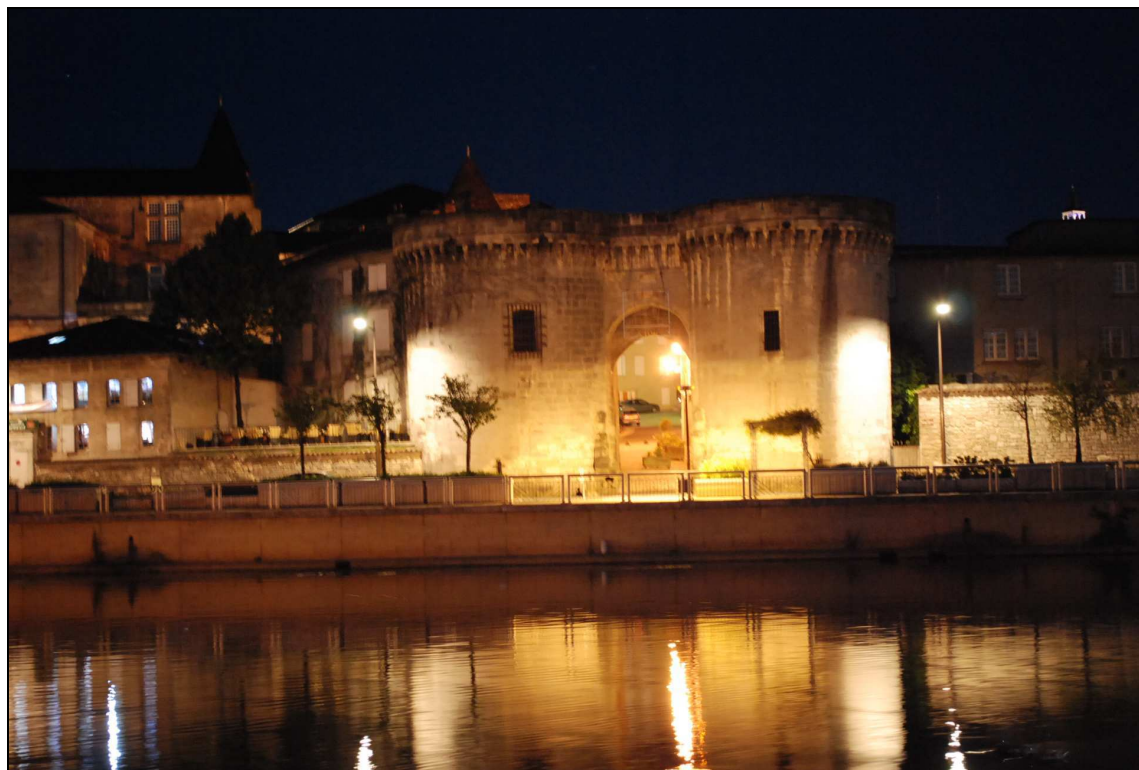
3.2.5. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Adour-Garonne

Le fleuve représente un enjeu important pour la ville. C'est notamment au niveau de celui-ci que se trouve la majorité du patrimoine naturel protégé. De plus, l'eau joue un rôle important au niveau économique, écologique et touristique. C'est pour ces raisons qu'a été créé le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Adour-Garonne** dont la Charente fait partie, document visant à remplir les objectifs de la loi sur l'eau de 1992. Ce schéma est élaboré avec des orientations quinquennales. Il est actuellement en cours de révision pour prévoir les objectifs 2010-2015.

Cognac, ville de 19 400 habitants construite sur les bords de la Charente, a longtemps tiré parti du fleuve pour développer son économie. Les grandes maisons de négoce, industries emblématiques de la commune et productrices de cognac, se sont installées à proximité de la Charente pour pouvoir acheminer leur eau-de-vie par voie fluviale. Aujourd'hui, le chemin de fer et les voies routières ont remplacé ce mode de transport. D'autre part, une partie des activités de certaines maisons de cognac s'est déplacée à l'extérieur de la ville, entraînant l'apparition de friches industrielles. Cependant, les maisons de négoce et les industries qui leurs sont liées restent le principal moteur économique de Cognac. Elles représentent également l'essentiel de l'activité touristique, malgré la présence de monuments historiques.

Le plan de référence doit prendre en compte les nombreux documents réglementaires relatifs à l'urbanisme, au patrimoine et au fleuve, qui s'appliquent sur la commune. Le périmètre de la commande, pour une superficie de la zone d'étude de 31 ha, comprend les quais en bord de Charente, des friches industrielles, des zones naturelles et l'ancien chemin de halage. Les différents composants de la zone d'étude seront analysés dans la suite du rapport afin de mettre en évidence les enjeux à prendre en compte pour les propositions d'aménagement.

Deuxième partie : Etude de huit sites spécifiques et propositions d'aménagement



1. Les rives de la Charente : un site avec de nombreux enjeux

Cette étude sur les berges de la Charente s'attachera tout d'abord à établir un diagnostic général puis spécifique pour chacun des sites à enjeux présents le long du fleuve. L'ensemble de ces sites incluent aussi bien du patrimoine naturel que du patrimoine bâti.

Huit zones ont été délimitées, de part et d'autre de la Charente, représentant pour la commune des sites mal utilisés ou sous-utilisés. La définition des enjeux et les actions à mettre en place sur ces sites, permettront de répondre aux besoins de dynamisation de ce secteur urbain.

Sur la rive gauche, cinq sites ont été délimités :

- l'îlot de la rue basse Saint-Martin
- le site des anciens abattoirs
- les quais
- l'îlot de la Salle Verte
- le site des moulins

Sur la rive droite, trois sites à enjeux ont été définis :

- le site de l'ancienne cartonnerie Valadié
- les places de la Levade et du Solençon
- les prairies de la Faïencerie

La zone d'étude inclut un ancien chemin de halage, non accessible dans sa totalité, sur les deux rives de la Charente. La Communauté de Communes a la compétence de la sauvegarde et de l'entretien de l'environnement ainsi que du développement touristique, et donc la compétence pour l'entretien de ce chemin. Elle souhaite le mettre en valeur, tout comme le Conseil Général qui voudrait mettre en place une liaison pédestre et cyclable entre Saintes et Angoulême. L'étude prendra donc en compte cet ancien chemin de halage.

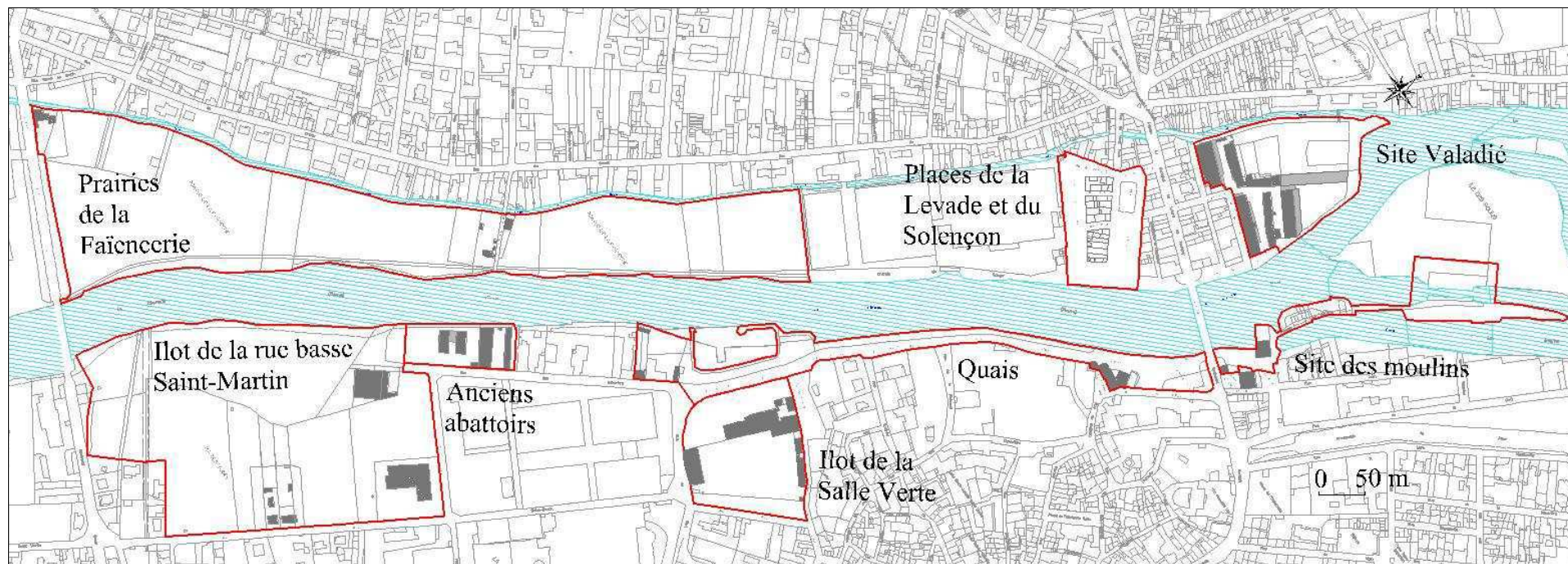


Figure 21 : Les différents sites à étudier en bord de Charente

1.1. Diagnostic d'ensemble de la zone de l'étude

Suite à des observations répétées de terrain, un diagnostic de la zone d'étude a été établi, montrant un ensemble de dysfonctionnements et d'opportunités qui vont être analysés point par point. Ce diagnostic s'attachera à décrire uniquement des éléments communs à l'ensemble des huit sites délimités sur la carte précédente, pour éviter toute répétition avec les diagnostics détaillés des différents sites présentés dans la suite du rapport.

1.1.1. Un manque de lien entre le centre-ville et la Charente

La ville de Cognac souhaiterait tirer davantage parti de la Charente mais voudrait attirer les touristes vers le centre ancien tout en incitant les habitants à se rendre sur les bords du fleuve.

En effet, les maisons de négoce, principaux lieux touristiques, étant essentiellement situées sur les quais de la Charente, les touristes se rendent peu en centre-ville. En outre, la signalétique existante étant de mauvaise qualité et peu développée, et le front bâti étant continu et imposant, les touristes ne sont pas incités à découvrir le centre historique de la ville. Certains pensent même que le centre de Cognac se trouve dans le quartier Saint-Jacques sur la rive droite du fleuve, en face du quai Maurice Hennessy. Les Cognaçais se rendent également peu en bord de Charente en raison du manque d'activités.

La carte suivante indique les voies d'accès au centre-ville, qui sont pour la plupart dépourvues d'indication.

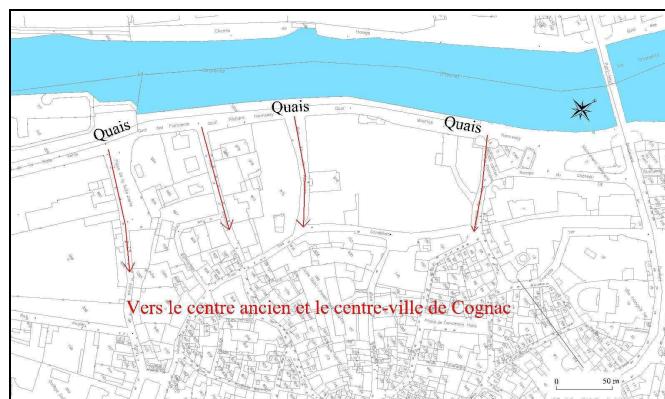


Figure 22 : Accès piétons au centre ancien de Cognac depuis les quais

1.1.2. Des offres touristiques limitées

Les élus réfléchissent actuellement à la création de boucles touristiques piétonnes sur la ville de Cognac incluant les rives de la Charente (cf. annexe 2 p 266.). En effet, le manque de lien entre les quais et le centre-ville, dû en partie à une mauvaise signalétique, ne favorise pas le cheminement des touristes dans la commune. Ce projet devra être cohérent avec le réaménagement futur du chemin de halage projeté par la Communauté de Communes de Cognac et le Conseil Général de Charente.

La ville manque également d'offres en termes d'hébergements ou d'informations sur les caractéristiques patrimoniales et culturelles de Cognac. Certains monuments historiques n'ont aucun panneau explicatif. D'autre part, peu de commerces ou de services de restauration pour les touristes sont présents sur les quais. Ceci peut permettre de les attirer vers le centre-ville mais limite la fréquentation touristique des quais essentiellement à la visite des maisons de négoce.

Un décalage peut aussi être observé entre l'offre touristique proposée, en termes d'hébergements, de commerces ou de restauration, et l'image de produit de luxe que véhicule le cognac dans le monde entier. Une offre en adéquation avec la renommée de son eau-de-vie permettrait de retenir davantage de touristes dans la ville, en particulier les catégories aisées.

Les touristes obtiennent des informations sur Cognac à l'Office de Tourisme, situé en centre-ville. Celui-ci possède une première annexe derrière les tours Saint-Jacques et une seconde sur la place du Solençon, ouverte en 2008, qui fonctionnent seulement l'été. Ces annexes ont été mises en place essentiellement pour les touristes étrangers, en leur offrant des heures d'ouverture adaptées, notamment en milieu de journée, lorsque les autres services mis à leur disposition sont fermés. En outre, leur proximité avec les maisons de négoce les rendent plus facilement accessibles que le bureau du centre-ville. L'annexe situé derrière les deux tours est davantage fréquentée que celle du quartier Saint-Jacques (12 000 visiteurs sur trois mois contre 2000 sur deux mois). Néanmoins, la seconde annexe ayant ouvert l'année dernière, sa fréquentation ne pourra qu'augmenter dans les années à venir, si l'on se réfère au nombre de visiteurs actuellement observé au niveau des tours Saint-Jacques.

Les touristes visitant Cognac sont à 45% des étrangers. Parmi les français, la part des visiteurs originaires de Charente et de Charente-Maritime est la plus importante. Ensuite viennent les Bordelais et les Nantais, puis les Parisiens (cf. annexe 1 p.269).

La totalité des touristes venant à Cognac visitent une maison de négoce. Mais seulement 4% d'entre eux déjeunent sur place. Ceci est en partie dû aux problèmes de circulation et de stationnement des cars de tourisme dans la ville, mais surtout au manque d'offres touristiques.

La ville de Cognac a néanmoins favorisé la mise en place de plusieurs animations à destination des touristes. Parmi celles-ci, il y a la mise en place d'un petit train depuis le mois de Juin 2009, qui dessert les lieux touristiques de la ville (cf. annexe 3 p.278). D'autres évènements sont organisés comme la fête du Cognac ou le festival du blues qui se déroulent pendant le mois de Juillet. Cependant, la fête du Cognac attire essentiellement une clientèle locale. Durant l'été 2009, la place du Solençon accueillera pour la première fois Cognac Plage.

Depuis peu, la municipalité souhaite labelliser Cognac comme Ville d'art et d'histoire. Elle devra alors s'engager dans une politique d'animation et de valorisation de son patrimoine bâti, naturel, et industriel, ainsi que de son architecture. Cette labellisation permettra d'attirer de nouveaux touristes.

1.1.3. Les espaces naturels, des zones à reconquérir

La ville de Cognac, et plus précisément la zone de l'étude, comporte un grand nombre d'espaces naturels variés (cf. figure 15 p. 28) :

- les prairies de la Faïencerie
- les îles de la Charente et ses forêts
- le jardin protégé situé sur le site de l'ancienne cartonnerie Valadié
- la zone naturelle de l'îlot de la rue basse Saint-Martin
- l'ancien chemin de halage.

Cependant, certaines de ces zones sont en friches ou laissées à l'abandon. Celles qui sont entretenues sont utilisées par les Cognaçais ainsi que par les touristes comme espaces de promenade et de détente.

L'ensemble des espaces naturels est relié par l'ancien chemin de halage qui longe la Charente. Ce sentier pédestre peut aussi être considéré comme un espace naturel. Néanmoins, il n'est pas praticable et accessible à tous. En outre, les berges du fleuve subissent un phénomène d'affouillement qui réduit la taille du chemin.

L'entretien et la réhabilitation des espaces naturels de la ville et de l'ancien chemin de halage permettraient de créer une trame verte sur les rives de la Charente, et ainsi d'améliorer le cadre de vie et de favoriser le tourisme.

1.1.4. Les friches industrielles : des réserves foncières potentielles

Sur le périmètre étudié, les industries représentaient il y a peu une emprise foncière très importante. Cependant, de nos jours, les entreprises encore en activité dans cette zone sont les maisons de cognac Hennessy, Otard et Martell. A plus ou moins long terme, ces sociétés sont destinées à un déplacement de leurs activités en dehors de la ville. Cela entraînera une augmentation des friches industrielles sur le territoire communal et créera de nouvelles zones de réserves foncières pour des investissements futurs. Il existe déjà sur la zone d'étude des friches industrielles comme l'ancienne entreprise Onyx de traitement des déchets ou l'ancienne cartonnerie Valadié

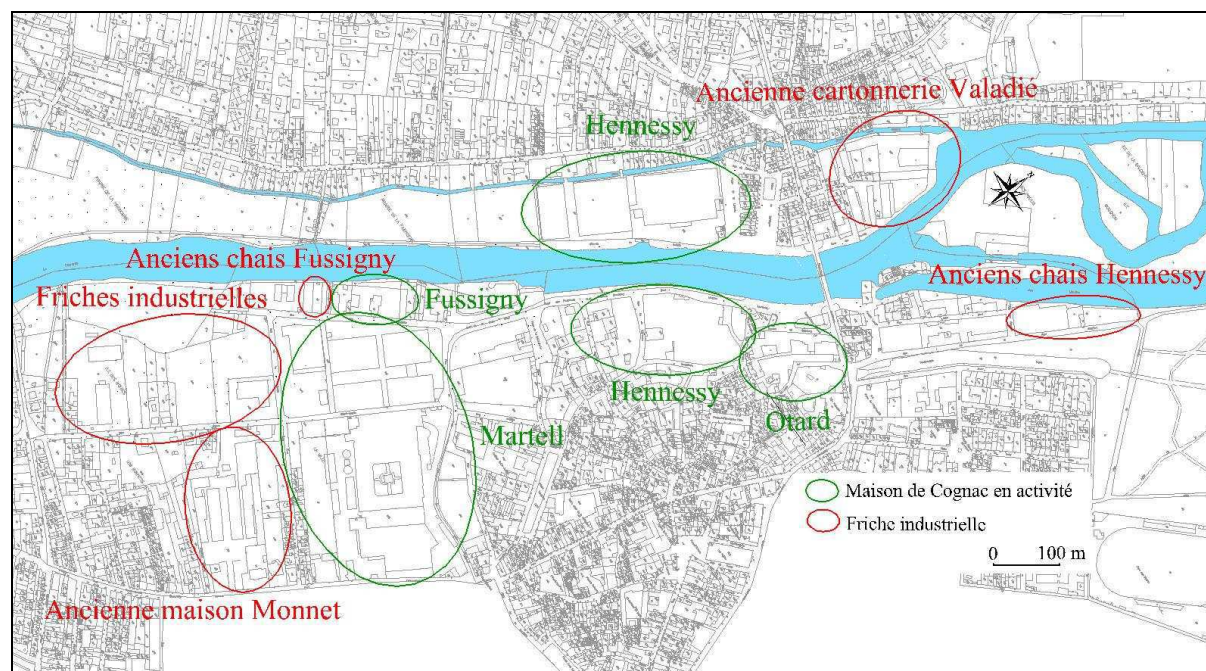


Figure 23 : Les sites industriels importants du périmètre d'étude

1.1.5. La Charente, un élément central mais non mis en valeur

La municipalité souhaite ouvrir des perspectives sur le fleuve afin de permettre la réappropriation de la Charente par les Cognaçais. La Charente est l'axe central de la zone d'étude. Elle est un élément historique de la ville et la traverse de part en part. Le fleuve représente une frontière naturelle, les deux rives ne sont reliées que par les ponts de Crouin et de Saint-Jacques. Cette impression de séparation entre les deux berges est renforcée par la présence d'obstacles qui gênent le regard et obstruent les perspectives sur le fleuve et la rive opposée. Dans les zones urbaines, ces éléments sont fixes comme des constructions ou des jardinières mais il y a aussi des obstacles qui évoluent au cours de la journée comme les voitures en stationnement le long des quais. Dans les zones plus naturelles, les obstacles sont essentiellement des végétaux qui poussent sur les berges et des grands arbres.

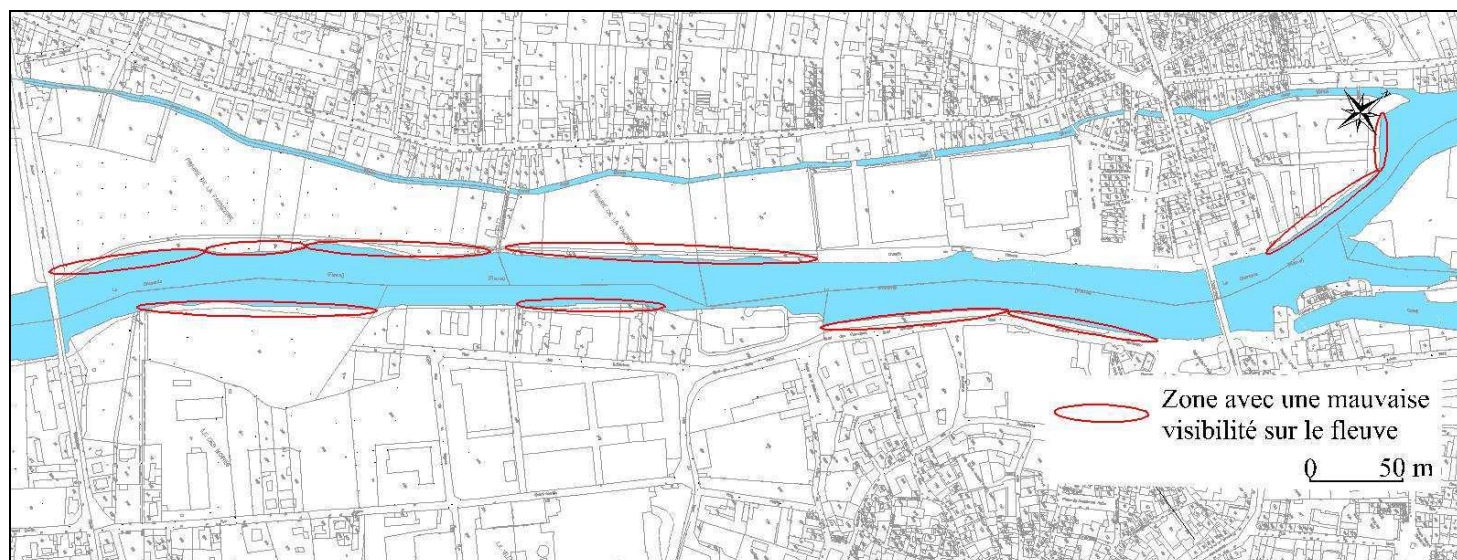


Figure 24 : Représentation des zones où les perspectives sur la Charente sont obstruées

1.1.6. De nombreux stationnements sur la zone d'étude

Une place importante est laissée aux véhicules dans la ville et en particulier sur les quais à cause des nombreux stationnements et de la largeur importante de la voirie. Afin de déterminer s'il est possible d'en limiter l'impact au niveau de l'emprise au sol ainsi que l'impact visuel, une étude statistique a été réalisée pendant vingt-neuf jours (compris entre le 28 Avril et le 7 Juin 2009) sur différents parkings situés à l'intérieur et autour du périmètre d'étude (cf. annexe n°4 p.279).

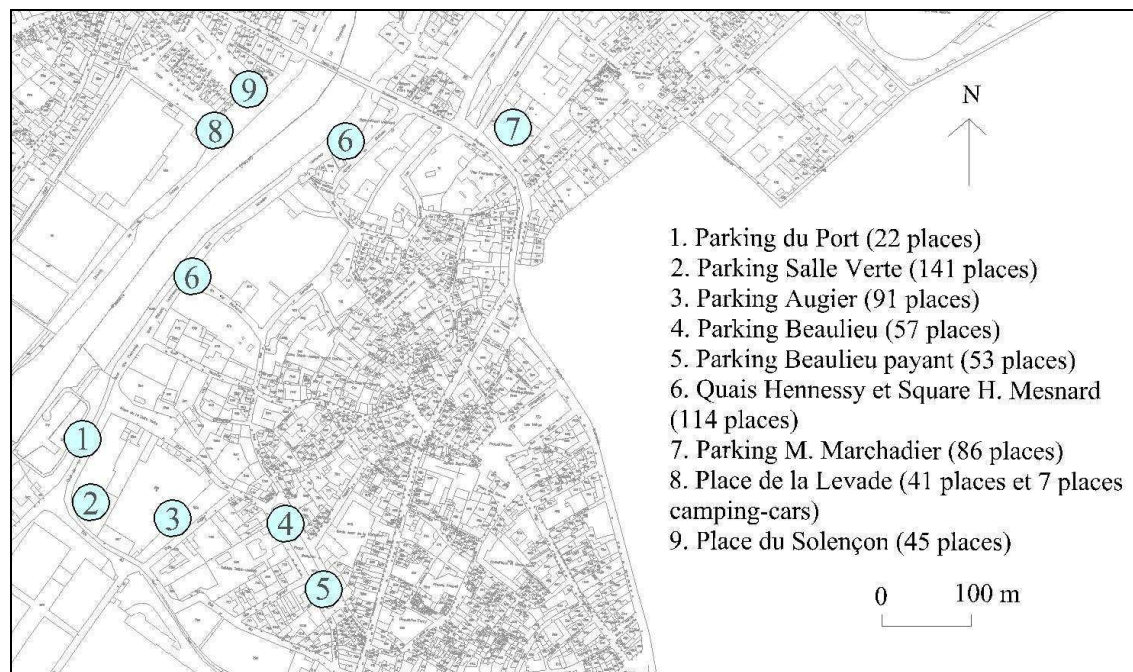


Figure 25 : Parkings concernés par des comptages réguliers

Pour chaque parking, le nombre total de places disponibles a été déterminé ainsi que le nombre de places réservées aux handicapés ou de places spécifiques pour les cars ou les camping-cars.

L'objectif était de comptabiliser le nombre de véhicules garés à différentes heures de la journée (10h, 12h30, 15h, 18h et 20h) afin de mettre en évidence des parkings qui seraient actuellement sous-utilisés. La provenance des véhicules a également été étudiée afin de savoir si les usagers sont locaux ou étrangers à la région.

Les résultats de cette étude permettront une analyse de la fréquentation de ces parkings. Ils seront présentés dans la suite du rapport.

Cependant, il faut noter que les comptages ont été établis essentiellement durant les mois de Mai et de Juin. De ce fait, aucun des chiffres obtenus ne concernent la période où la fréquentation touristique est la plus élevée. Il faudrait réaliser ces comptages sur une année complète afin d'obtenir des moyennes représentatives des fréquentations de ces parkings.

1.1.7. Une circulation des transports doux peu sécurisée

Sur l'ensemble de la zone d'étude, il a été constaté une absence de pistes cyclables ainsi que des trottoirs étroits qui ne permettent pas un cheminement piéton agréable. En outre, le trafic important dans la zone concernée rend les déplacements des transports doux peu sécurisés.

Enfin, l'ancien chemin de halage, présent le long de la Charente, n'est pas en état d'accueillir ce type de déplacement. Cependant, sa continuité de part et d'autre des quais Hennessy et sur l'ensemble du périmètre d'étude, en rive droite comme en rive gauche, en fait un atout majeur pour privilégier les modes de transport doux le long du fleuve.

1.2. Les enjeux généraux du périmètre de l'étude

Différents enjeux ont pu être mis en évidence sur la zone de l'étude, qui devront être pris en compte dans les propositions d'aménagement. Ainsi, les aménagements proposés pour chacun des sites devront être cohérents et devront faire partie d'un projet d'ensemble regroupant la totalité des berges de la Charente à Cognac. Les quais, ayant une position majeure, devront constituer le lien entre les différents sites de l'étude.

1.2.1. Créer des liens entre le centre-ville et le fleuve

Afin d'inciter les touristes à visiter le centre ancien de Cognac et les Cognaçais à se promener en bord de Charente, il est nécessaire de mettre en place des liens entre le centre-ville et les berges du fleuve, et en particulier avec les quais Hennessy. La dynamisation des activités, la création de promenades piétonnes et la mise en place d'une signalétique adaptée pourraient permettre aux visiteurs de se promener dans les ruelles du centre historique.

1.2.2. Favoriser le développement touristique

Encourager les touristes à plus de nuitées est un enjeu important pour la municipalité et cela passe par la dynamisation des berges de la Charente. Une valorisation du patrimoine de la ville et une meilleure adaptation de l'offre touristique à la hauteur de l'image de la ville permettra également de répondre à cet enjeu.

1.2.3. Les espaces naturels, une possibilité de tourisme vert

Les espaces naturels sont un enjeu important pour Cognac puisqu'ils représentent une emprise importante dans la ville et sur les bords de la Charente. La réhabilitation de ces espaces, et notamment de l'ancien chemin de halage, permettra de créer une trame verte, un circuit de promenade et de détente pour les cognaçais comme pour les touristes. La mise en valeur des différents espaces naturels permettra de faire découvrir à tous les richesses naturelles des bords de Charente. En outre, cela créera une offre touristique plus variée, le tourisme vert, très en vogue actuellement, alors qu'aujourd'hui, elle se limite principalement au cognac.

1.2.4. Requalifier le tissu industriel en mutation

Il est nécessaire de redynamiser ces zones à l'abandon en leur attribuant de nouvelles fonctions et en créant des liens avec le reste de la ville, tout en conservant leur valeur patrimoniale. Ainsi, les cognaçais pourraient s'approprier et utiliser de nouveaux espaces. Lors du départ des industries liées au cognac, l'aspect touristique ne devra pas être oublié car il représente une part importante de l'économie de la ville.

1.2.5. Ouvrir des perspectives sur le fleuve

L'ouverture de perspectives sur la Charente rendra au fleuve sa place au sein de la ville ainsi que dans l'esprit et les habitudes de vie des habitants. Les touristes pourront, quant à eux, profiter des panoramas et du cadre de vie de Cognac qui sera rendu plus agréable en bord de Charente. On valorisera ainsi la covisibilité entre les deux rives.

1.2.6. Réorganiser le stationnement, privilégier les modes de transport doux et rendre l'ensemble des sites accessibles à tous

La limitation de la place de la voiture sur la zone de l'étude contribuera à une amélioration du cadre de vie et permettra de privilégier les modes de transport doux tels que la marche à pied et le vélo. En outre, cela rendra le site plus agréable pour l'accueil des touristes et la promenade.

L'ensemble de la zone d'étude devra être accessible à tous et en particulier aux personnes à mobilité réduite. En effet, il est indispensable de permettre un cheminement handicapé sur l'ensemble de la zone étudiée afin de favoriser leurs déplacements et de contribuer à une amélioration de leurs conditions de vie.

Les rives de la Charente représentent un enjeu important pour la municipalité de Cognac. En effet, leur potentiel touristique n'est pas suffisamment exploité malgré la présence de patrimoine bâti et naturel remarquable. De plus, le manque de lien entre les quais et le centre-ville pose un réel problème pour le dynamisme de la ville, que ce soit d'un point de vue touristique ou économique. Les touristes, qui viennent visiter des maisons de négoce situées à proximité du fleuve, ne sont pas incités à se rendre dans le centre ancien de Cognac et les habitants ne sont pas encouragés à se promener en bord de Charente. Enfin, il est nécessaire de réorganiser le stationnement et la circulation afin de permettre le développement des modes de transport doux.

2. Etude détaillée des différents sites de l'étude

Dans cette partie seront détaillés les huit sites de l'étude. L'ordre de présentation de ces sites correspond au cheminement naturel d'un touriste ou d'un habitant, effectuant une boucle piétonne ou cyclable sur les rives de la Charente, depuis l'îlot de la rue basse Saint-Martin jusqu'aux prairies de la Faïencerie.

Îlot de la rue basse Saint-Martin

L'association des radioamateurs



Un bâtiment inoccupé



Le boulodrome municipal



L'entrepôt des services techniques :
La Vigerie



Une construction en parpaings



Les deux habitations



La grande prairie

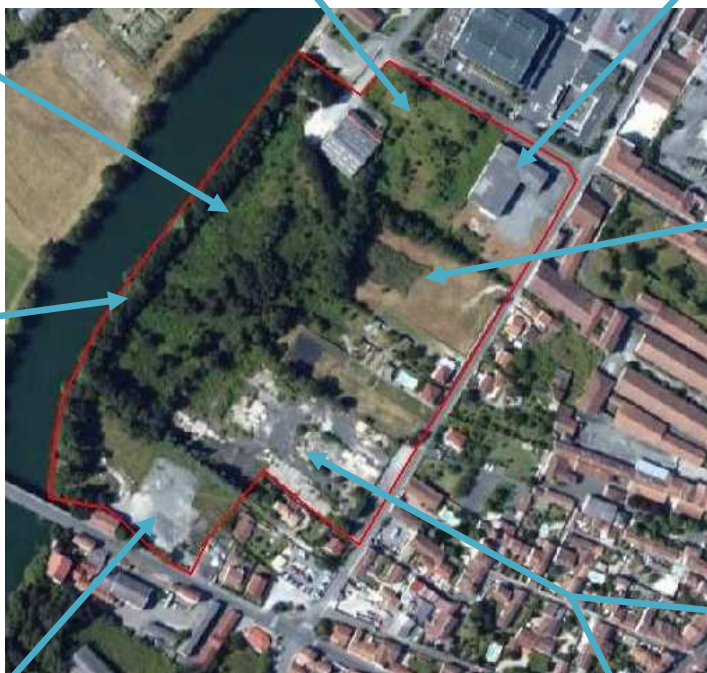


Une friche naturelle

La Vigerie



L'ancien chemin de halage



Une parcelle de l'intercommunalité



L'ancienne carrière



La parcelle Onyx



2.1. L'îlot de la rue basse Saint-Martin : une grande zone en friche à requalifier

2.1.1. Réalisation d'un diagnostic préalable de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

2.1.1.1. Situation foncière et règlementaire de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

L'îlot de la rue basse Saint-Martin jouxte celui des abattoirs, il est situé à proximité du centre-ville et le long de la Charente. Ce site d'étude se trouve juste en limite des ouvrages servant à la canalisation du fleuve. Les berges à cet endroit n'ont donc pas de traitement particulier. L'îlot est essentiellement constitué de friches naturelles ou industrielles. Avec une superficie de 76 200 m² c'est l'îlot urbanisé le plus vaste de l'étude.

Les bâtiments sont peu nombreux sur l'îlot. Aucun d'entre eux n'est remarquable de par son architecture ou son histoire. Sur la carte, au Nord-ouest, on peut voir un hangar appartenant à la commune, dans lequel il y a un boulodrome municipal. Accolé à ce premier bâtiment, se situent deux autres immeubles municipaux abritant des associations, notamment le siège de l'association des radioamateurs Cognaçais. Il y a d'ailleurs sur le toit une antenne de taille conséquente. En bas de l'îlot, au Sud-ouest, sont implantées deux maisons individuelles de type pavillonnaire, avec de petites dépendances. Au Nord-est du périmètre, dans l'angle formé par la rue basse Saint-Martin et la rue de la Vigerie, un hangar communal est utilisé par les services techniques de la ville comme entrepôt, et le terrain sert pour le stationnement des véhicules.

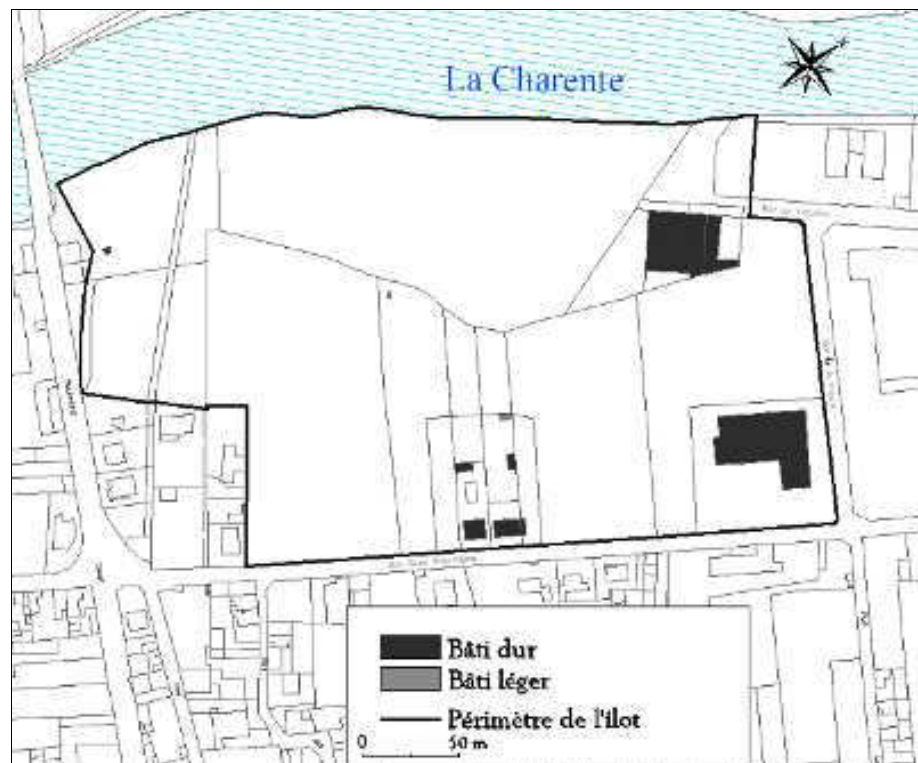


Figure 26 : Emprise du bâti sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

La commune et la Communauté de Communes possèdent la majorité des parcelles constituant l'îlot. Les terrains appartenant à la Communauté de Communes de Cognac sont peu entretenus, ce sont pour la plupart des espaces végétalisés laissés à l'abandon ou recevant un entretien minimum. Un des terrains pose pourtant problème. Il fait l'objet d'un arrêté préfectoral imposant à l'entreprise ayant été en activité sur la parcelle avant son rachat de réaliser une analyse des eaux souterraines ainsi qu'un diagnostic approfondi du site, et d'évaluer de façon détaillée les risques. La commune, tout comme la Communauté de Communes, possède plusieurs friches naturelles. Les propriétaires privés occupent une portion importante de l'espace grâce à une friche naturelle de 1,9 ha, c'est la parcelle la plus vaste de la zone d'étude. Les deux maisons d'habitation présentes sont entourées de foncier appartenant à une collectivité. A l'extrémité gauche, les terrains étaient occupés par une ancienne carrière. Aujourd'hui, une bonne moitié de ces parcelles est goudronnée et le reste est enherbé.

De par la proximité de l'îlot avec le centre-ville, la présence de nombreux chais dans son voisinage et l'installation d'activités économiques, une grande partie du périmètre du site est classée en zone UX dans le POS. C'est la partie du site d'étude qui a l'altitude la plus élevée. La zone à vocation de logement se limite aux deux maisons le long de la rue basse Saint-Martin. Une partie du site est en zone 1 NAL puisque qu'elle est située en bord de Charente et que c'est un espace naturel.

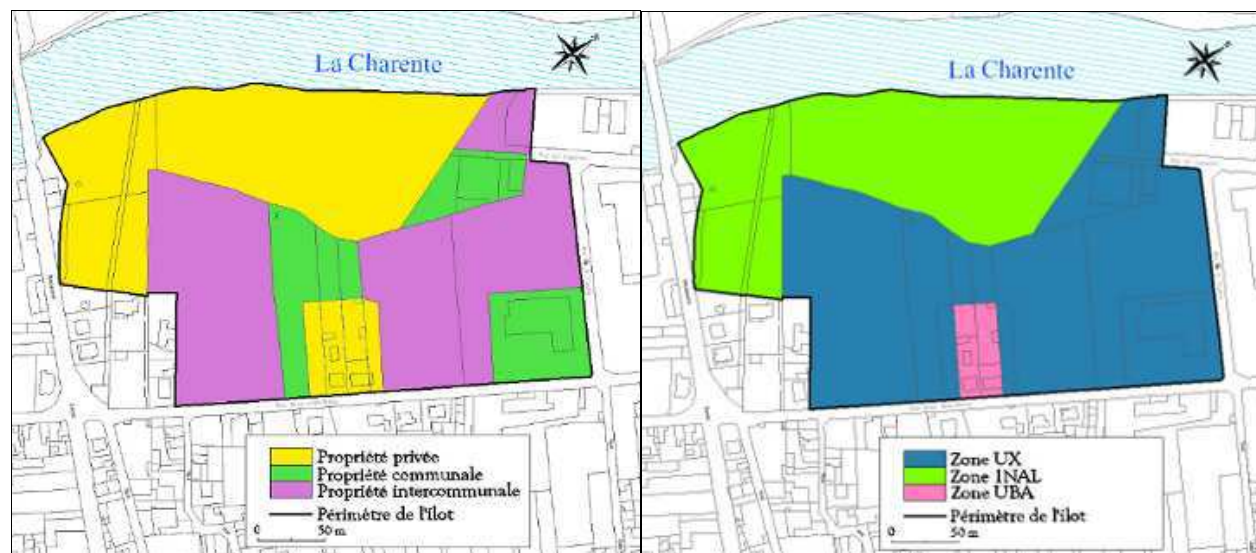


Figure 27 : Les propriétaires fonciers sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

Figure 28 : Le zonage du POS sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

Source : POS de Cognac (à droite)

La moitié de l'îlot la plus proche du fleuve, celle ayant l'altitude la plus faible, est classée en zone rouge du PPRI. La seconde moitié est en zone bleue où les risques et les contraintes sont moins élevés.

Concernant les secteurs du zonage de la ZPPAUP, la zone PN, qui comprend les espaces naturels de la vallée de la Charente, suit dans cet îlot les contours de la zone 1 NAL du POS. Le reste du périmètre est en zone PUB.

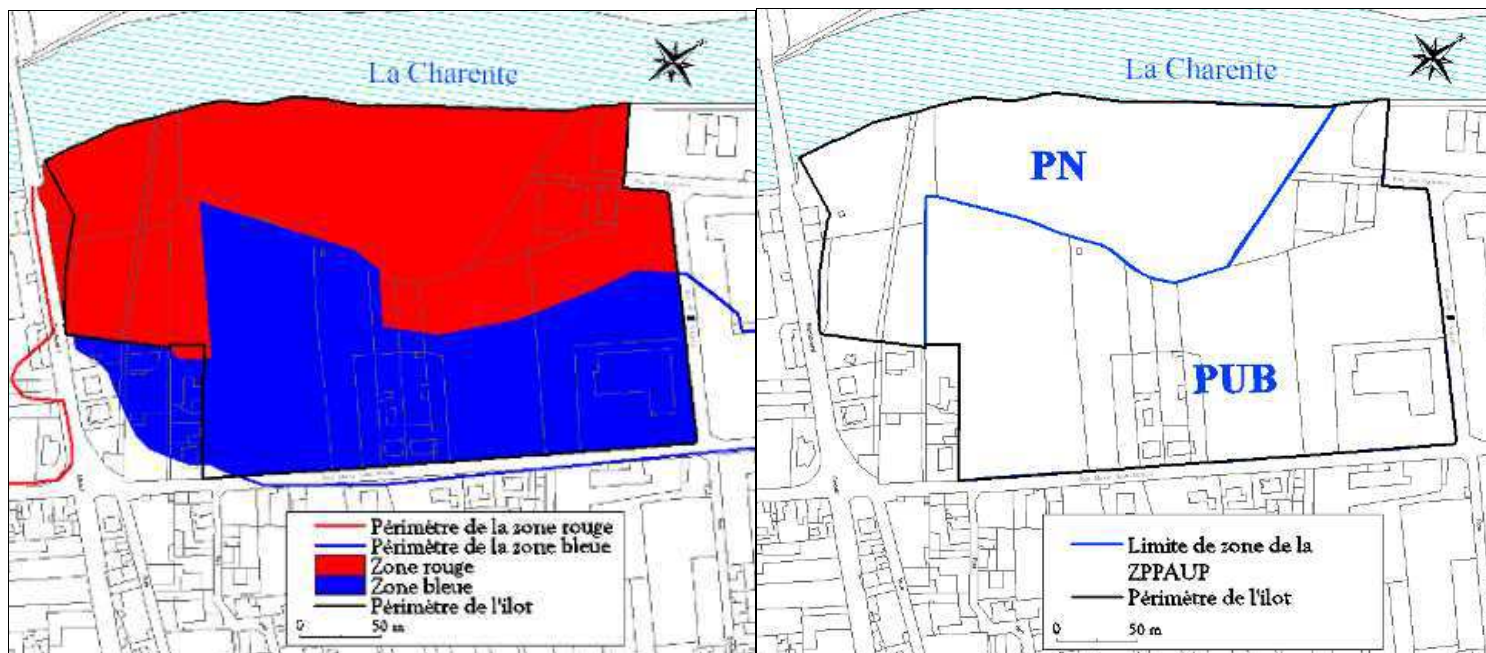


Figure 29 : Le zonage du PPRI sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

Figure 30 : Le zonage de la ZPPAUP sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

Sources : PPRI de Cognac (à gauche), Zonage de la ZPPAUP de Cognac (à droite)

2.1.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

- **Une parcelle fait l'objet d'un arrêté de dépollution**

La société SVE Onyx, filiale de Véolia, est l'ancienne propriétaire du terrain. Elle a exploité le site de la rue basse Saint-Martin de 1997 à 2001 et a déménagé en 2002. Cette société s'occupe notamment de la collecte, de la valorisation et du traitement des déchets de la ville de Cognac. La parcelle a été rachetée par la Communauté de Communes avec le projet d'y installer le futur Centre de Formation des Apprentis. En mai 2006, la DRIRE (Délégation Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) a publié un rapport stipulant que le degré de pollution est plus élevé que celui trouvé par l'entreprise Onyx. Le traitement de la pollution du terrain entraînera des contraintes lors du réaménagement de celui-ci.



Photographie 5 : La parcelle Onyx au début des travaux de dépollution

Photographie 6 : La parcelle Onyx avant les travaux de dépollution

- **La rue basse Saint-Martin est peu sécurisée pour les piétons**

La rue basse Saint-Martin est un axe très passant qui relie le centre-ville au quartier de Crouin et au quartier Saint-Martin. En un quart d'heure, 123 véhicules motorisés circulant sur cette voie ont été comptés (le comptage a été effectué le 18 juin à 17 h). Sur la portion de route longeant l'îlot, le tracé de la voirie est rectiligne, il n'y a aucun passage piéton et le trottoir est réduit au minimum. Tout cela contribue à l'insécurité des piétons et à une vitesse excessive des automobilistes. En outre, aucune place de stationnement n'est prévue pour les riverains.



Photographie 7 : Le trottoir de la rue basse Saint-Martin n'est délimité que par un caniveau

Photographie 8 : Trottoirs étroits dans la rue basse Saint-Martin

- **Une proximité du centre-ville, mais un isolement relatif**

L'îlot de la rue basse Saint-Martin est situé à moins de 800 m du centre-ville. Pourtant, il ne profite pas de la dynamique de celui-ci. En effet, il est entouré de chais, dont certains sont encore exploités par des maisons de négoce en activité (Martell et Füssigny) et d'autres sont laissés à l'abandon. Cela créé une zone tampon entre le cœur de la ville et le site.

**Photographie 9 : Un exemple de chai :
le chai de coupe de Martell**



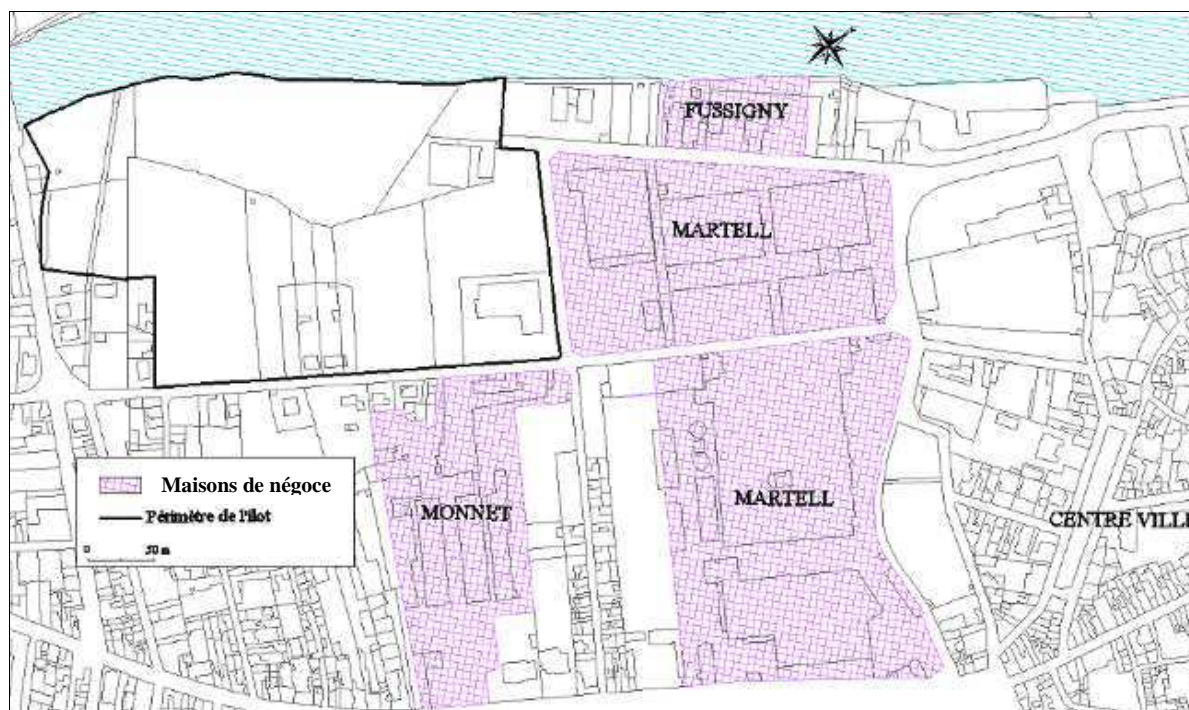


Figure 31: Les chais entourant l'îlot de la rue basse Saint-Martin

- **Un îlot de superficie importante permettant d'envisager des projets d'envergure**

Il n'y a pas sur cet îlot de terrain de petite taille. Sur le cadastre, la parcelle la plus petite a une superficie de 687 m², la plus grande parcelle est la zone naturelle avec 19 000 m². Cet ensemble de foncier représente une superficie totale de 7,6 ha. Malgré l'enclavement des deux habitations cette superficie offre une réelle opportunité.

- **Présence de l'ancien chemin de halage en bordure de l'îlot de la rue basse Saint-Martin**

Le long de la Charente, sur la totalité de la longueur de l'îlot, on peut utiliser l'ancien chemin de halage. Il est actuellement séparé du fleuve par un rideau d'arbres et de végétation. Le sentier est en terre battue et très peu large, ce qui le rend inadapté aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussette.

La végétalisation des berges de la Charente obstrue la perspective que l'on peut avoir sur le fleuve et la rive opposée.



Photographie 10 : L'ancien chemin de halage, le long de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

Photographie 11 : Les arbres obstruent la vue, photographie prise du pont de Crouin

- **Un ensemble de terrains en friches qui peuvent être rachetés par la commune**

Le fait que les terrains soient des friches naturelles ou industrielles permet un rachat aisé par la commune des parcelles privées et facilite la réutilisation des terrains.



Photographie 12 : Une friche industrielle

Photographie 13 : Une friche naturelle

2.1.1.3. Les différents projets sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

- **La résidence touristique des chais Monnet : un projet ayant un fort impact sur l'îlot**

Le projet de reconversion des anciens chais Monnet, hors de l'îlot, aura des conséquences indirectes sur l'aménagement futur du périmètre de la rue basse Saint-Martin, il est donc bon de préciser la nature de cette opération. Un architecte a déjà réalisé un pré-projet pour implanter sur le site une résidence touristique. Cette résidence compterait soixante appartements, un restaurant dans le chai cathédrale, une piscine avec spa et centre de remise en forme sur la partie basse du site. Tous ces équipements donneraient sur la rue Basse Saint-Martin. Le projet comprendrait aussi un centre d'affaires, une salle de séminaire et un lieu de réception haut de gamme ouverts aux entreprises locales. Les cognaçais pourront profiter de la piscine, du centre de remise en forme et du restaurant.

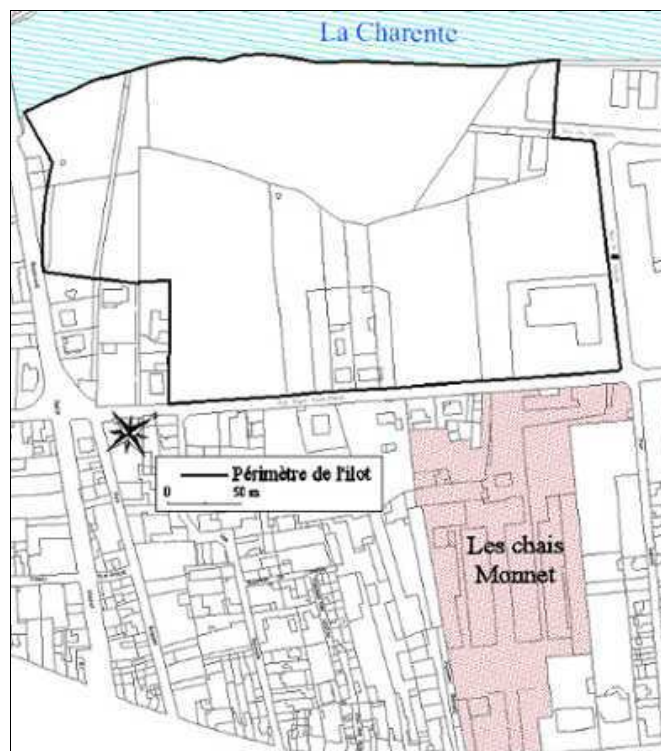


Figure 32 : Localisation des chais Monnet

Le projet de reconversion des anciens chais Monnet aura des conséquences directes et indirectes sur l'aménagement futur de l'îlot de la rue basse Saint-Martin. Un architecte a déjà réalisé un pré-projet pour implanter sur le site Monnet une résidence touristique. Cette résidence compterait une soixantaine d'appartements, un restaurant dans le chai cathédrale, et une piscine avec spa et centre de remise en forme sur la partie inférieure du site Monnet. Tous ces équipements donneraient sur la rue basse Saint-Martin. Le projet comprendrait aussi un centre d'affaires, une salle de séminaire, et un lieu de réception haut de gamme ouverts aux entreprises locales. Les cognaçais pourront profiter de la piscine, du centre de remise en forme et du restaurant.



photographie 14 : Vue aérienne des chais Monnet



Figure 33 : Plan des chais Monnet



Photographie 15 : La façade des chais Monnet rue basse Saint-Martin

- **Le parking des Chais Monnet**

Pour accompagner la création de la résidence touristique et du centre de remise en forme, il faut prévoir des places de stationnement pour permettre aux futurs usagers de l'établissement, touristes comme Cognaçais, de se garer à proximité et d'avoir un accès sécurisé jusqu'aux bâtiments.

- **Le pôle des musiques actuelles**

A Cognac, il existe aujourd'hui une salle de musiques actuelles se trouvant dans les bâtiments des anciens abattoirs. La municipalité souhaite mettre en place un pôle des musiques actuelles qui comprendrait une salle de concert et un studio d'enregistrement. Initialement prévu sur le site des anciens abattoirs, ce projet, après publication de l'étude de faisabilité et de son avis négatif, doit être déplacé sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin. La parcelle qui devrait accueillir le pôle des musiques actuelles n'est pas encore définie, deux possibilités s'offrent à la commune :

- L'utilisation du hangar servant d'entrepôt aux services techniques qui est en zone bleue du PPRI
- La construction d'un nouveau bâtiment se trouvant aussi dans la zone bleue du PPRI

Les installations utiles au fonctionnement d'un tel pôle doivent être au maximum hors d'atteinte de la montée des eaux.

- **Création d'un parking naturel par la Communauté de Communes**



Figure 34 : Localisation de la parcelle retenue pour la création d'un parking naturel

Sur cette parcelle la Communauté de Communes veut créer un parking naturel, c'est-à-dire un espace enherbé dont le sol est traité pour recevoir le poids des voitures sans se dégrader, et résistant aux inondations. Cette aire de stationnement serait le point de départ d'un nouvel itinéraire piétonnier sur l'ancien chemin de halage.



Photo 1 : La parcelle choisie pour le parking

2.1.1.4. Les enjeux mis en évidence sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

- **La requalification de l'ancien tissu industriel**

Plusieurs parcelles de cet îlot sont aujourd'hui des friches industrielles. Ces emprises foncières étant à proximité du centre-ville et dans la continuité des quais, la reconversion de celles-ci dans un futur proche est essentielle. Les investissements réalisés dans ces friches doivent s'orienter vers le tourisme et l'accueil du public, afin de rendre la zone plus attractive pour les cognaçais et les touristes.

- **La réhabilitation des espaces naturels**

Il y a sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin un grand espace naturel de plus de 2,5 ha. Pour le moment, cette zone est privée. Le rachat par la municipalité permettrait de faire les aménagements adéquats pour ouvrir cet espace au public. En outre, ces zones naturelles situées le long de la Charente sont un lien entre le fleuve et le reste de l'îlot et la rue basse Saint-Martin.

- **La réhabilitation de l'ancien chemin de halage et l'ouverture de perspectives sur le fleuve**

Il est nécessaire de réhabiliter l'ancien chemin de halage afin de favoriser les promenades et pour le rendre accessible à tous dont aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussette.

Un autre enjeu de cet îlot est de recréer de la covisibilité entre les deux berges.

- **L'accompagnement du projet des chais Monnet**

Dans les chais anciennement occupés par la maison de négoce Monnet, une résidence de tourisme devrait voir le jour. L'investissement de la société concernée étant important, il aura de forts impacts sur l'économie de la ville. La municipalité souhaite accompagner la création de cet hébergement. Pour cela, il faut sécuriser la rue basse Saint-Martin et la rendre plus accessible aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. En outre, il faut créer une offre de stationnement pour la clientèle de la résidence. Un des enjeux sera la création d'une perspective sur les bâtiments qui sont aujourd'hui accolés à la route, afin de mettre en valeur l'architecture des chais.

Points faibles	Avantages	Enjeux	Projets en cours	Solutions
<u>Terrain de la Communauté de Communes</u> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de gens du voyage • Détérioration du site • Grand espace naturel 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrain appartenant à la Communauté de Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un lieu de départ d'un chemin de randonnée 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un parking naturel (Communauté de Communes) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de toilettes publiques
<u>La rue basse Saint-Martin</u> <ul style="list-style-type: none"> • Rue peu sécurisée pour les piétons (trottoirs et passages piétons) • Vitesse importante des véhicules • Trafic important • Absence de stationnement pour les résidents 		<ul style="list-style-type: none"> • Accompagnement du projet des Chais Monnet • Offrir une perspective et du recul sur les Chais Monnet • Réaménagement de la rue basse Saint-Martin • Accessibilité des personnes à mobilité réduite 		<ul style="list-style-type: none"> • Déviation de la rue basse Saint-Martin • Création d'un trottoir et de passages piétons • Création d'une piste cyclable
<u>Terrain Onyx</u> <ul style="list-style-type: none"> • Parcelle est polluée • Nature de l'occupation du sol • Superficie importante 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrain appartenant à la Communauté de Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Requalification du tissu industriel en mutation • Dépollution 		<ul style="list-style-type: none"> • Dépollution du site • Création d'un parking pour les Chais Monnet • Création du parking du pôle de musiques actuelles

Points faibles	Avantages	Enjeux	Projets en cours	Solutions
<p><u>La grande friche naturelle</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence de perspective sur le fleuve • Propriétaire privé • Très peu de mobilier urbain au niveau de l'ancien chemin de halage et celui-ci est détérioré 	<ul style="list-style-type: none"> • Nature de l'occupation du sol • Grande superficie • Zone naturelle • Ancien chemin de halage praticable tout le long 	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation de l'ancien chemin de halage • Ouverture des perspectives sur le fleuve • Réhabilitation des espaces naturels • Accueil du public 		<ul style="list-style-type: none"> • Ouverture au public • Création d'une aire de pique-nique • Création d'un cheminement piétonnier
<p><u>Ilot rue basse Saint-Martin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de deux habitations • Présence de trois associations à reloger • Isolement relatif • Entouré de chais • Concerné par le PPRI 	<ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup de foncier disponible, propriété des collectivités • Absence de bâti remarquable • Isolement relatif • Proximité du centre ville • Dans la continuité des quais 	<ul style="list-style-type: none"> • Requalification du tissu industriel en mutation • Accompagnement des chais Monnet 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet d'installation d'un pôle des musiques actuelles (commune) 	<ul style="list-style-type: none"> • Création du parking du pôle de musiques actuelles

Tableau 3 : Synthèse du diagnostic sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

2.1.2. Propositions d'aménagement de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

2.1.2.1. La voirie de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

La rue basse Saint-Martin est une voie très fréquentée alors que la rue des Gabariers, une rue parallèle, l'est très peu. En effet, lors d'un comptage effectué le jeudi 18 Juin à 17h, plus de 200 voitures ont été comptabilisées en un quart d'heure sur la première alors que dans le même temps seulement 15 voitures passaient sur la seconde. Afin de sécuriser la rue basse Saint-Martin ainsi que l'entrée des chais Monnet, il est nécessaire d'équilibrer le flux de voitures entre ces deux rues. Cet équilibrage ne peut s'effectuer que par une modification de la voirie. Afin de rendre cette zone accessible à tous, il est nécessaire de mettre en place sur ces deux voies des trottoirs avec accès pour les personnes à mobilité réduite ce qui n'est pas possible actuellement.



Figure 35 : Etat actuel de l'importance des flux de circulation autour de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

2.1.2.1.1. Création d'un sens unique

La régulation du flux de circulation sera possible grâce à la mise en place de sens uniques opposés dans la rue des Gabariers et la rue basse Saint-Martin. Ainsi le flux sur la rue basse Saint-Martin sera diminué de moitié. L'itinéraire par la rue des Gabariers étant quasiment équivalent en distance, il n'y aura pas d'allongement du parcours des automobilistes.

2.1.2.1.2. Création d'une esplanade devant les chais Monnet

L'investisseur des chais Monnet souhaite sécuriser l'entrée côté rue basse Saint-Martin et mettre en valeur les façades du chai cathédrale. Afin que cela soit possible, il faudrait créer une esplanade devant les chais Monnet. Cela sécurisera la sortie puisqu'actuellement il y a un trottoir de moins d'un mètre. En outre, une esplanade créera une déformation de la route droite et donc une réduction de la vitesse des automobilistes. Enfin la mise en sens unique influera sur le flux de circulation.

2.1.2.1.3. Création d'une nouvelle voirie

La mise en place du sens unique devant les chais Monnet rend impossible le lien entre la rue basse Saint-Martin et celle des Gabariers, aujourd'hui réalisé par la rue de la Vigerie. Il est donc nécessaire de créer une nouvelle voie. Cette rue sera dans la continuité de celle des Gabariers et rejoindra la rue basse Saint-Martin après l'esplanade des chais Monnet. Elle traversera l'îlot de la rue basse Saint-Martin. Afin de construire cette nouvelle voirie, il faudra détruire les bâtiments des associations. Il serait intéressant de créer de nouvelles parcelles plus adaptées à la voirie afin d'éviter d'avoir de petites parcelles enclavées.

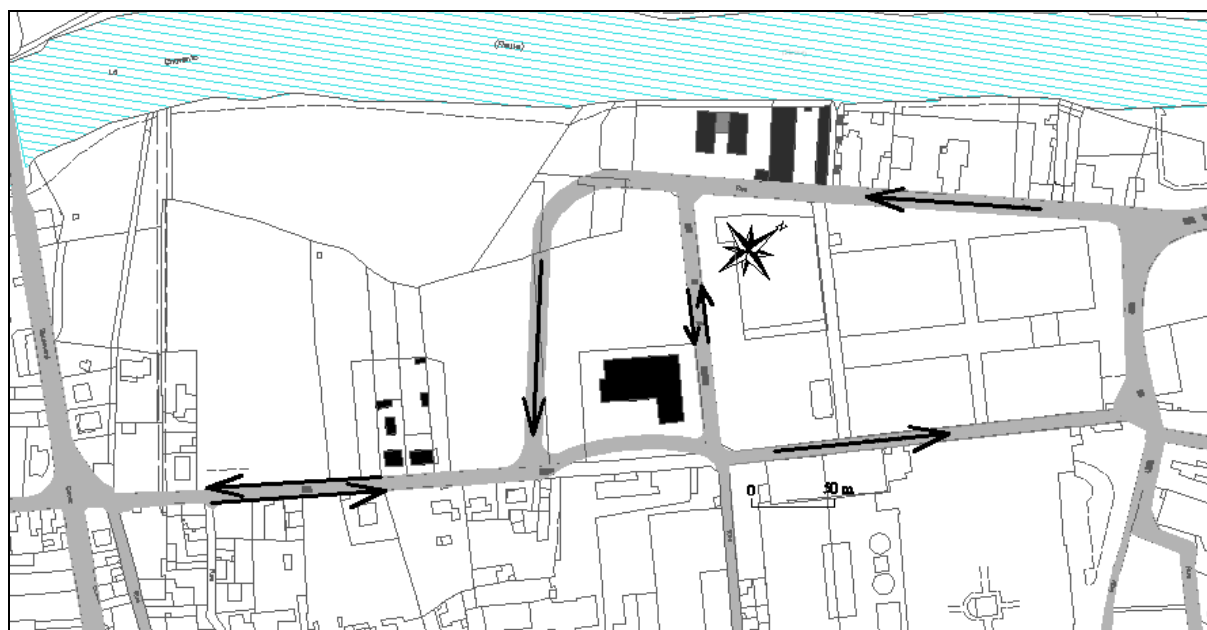


Figure 36 : Proposition de la nouvelle voirie et du changement des sens de circulation

2.1.2.1.4. Continuité des quais grâce à l'aménagement de la rue des Gabariers

Une partie de l'îlot de la rue basse Saint-Martin sera utilisé comme parking relais notamment pour les touristes. Afin de créer une cohérence entre cet îlot et les quais, qui sont le lieu le plus touristique de la ville, l'aménagement prévu pour la voirie sera identique à celui des quais. Ainsi, un trottoir permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite, une piste cyclable dans la continuité de celle des quais, ainsi qu'un aménagement paysager identique seront mis en place. En effet, la rue des Gabariers se trouve sa continuité. Ce parti d'aménagement sera décrit par la suite dans les propositions sur les quais (cf. paragraphe 2.3.2 p 125).

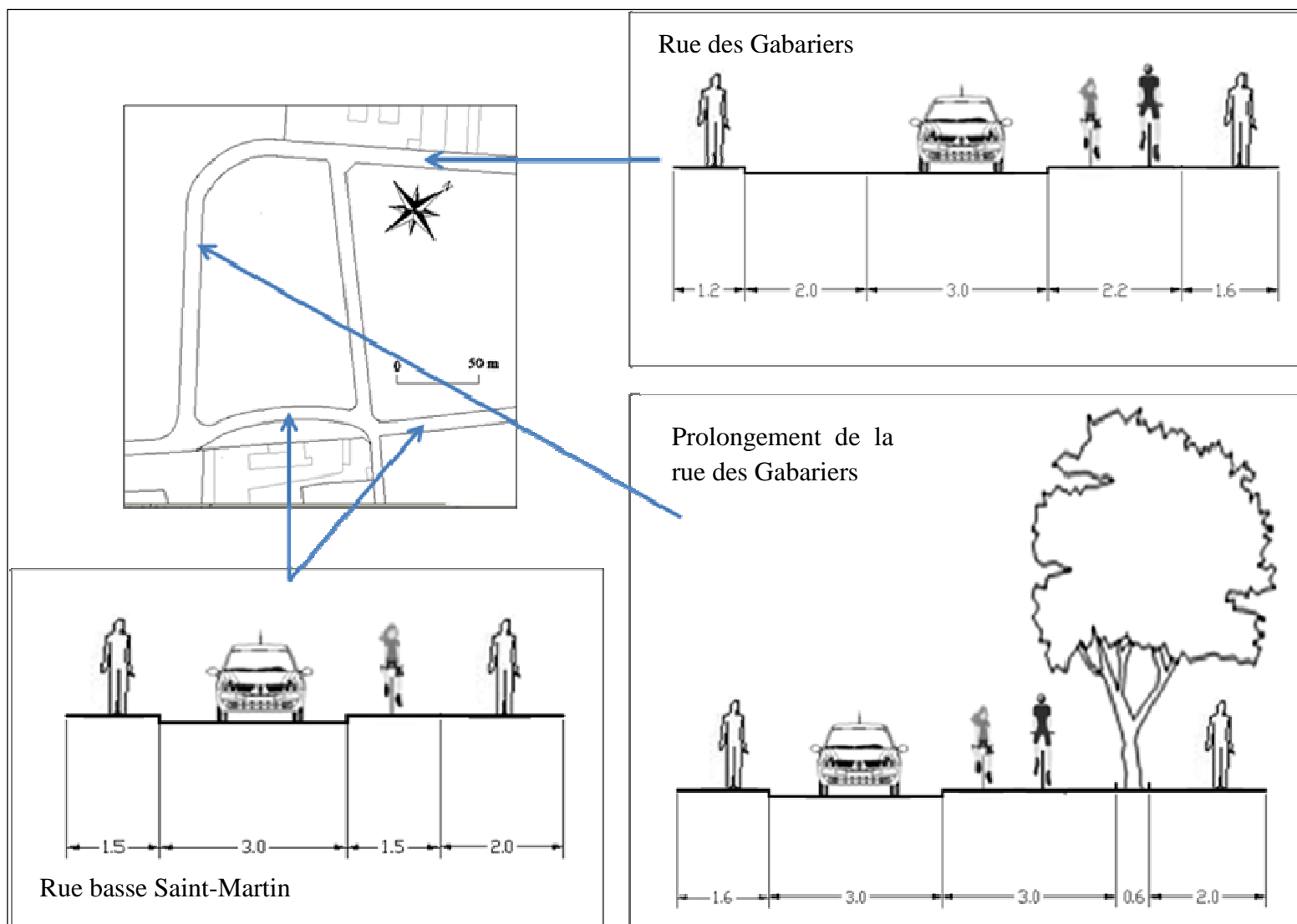


Figure 37 : Coupes des voiries réaménagées

2.1.2.2. Les parkings, une solution pour favoriser le tourisme

A proximité de l'îlot de la rue basse Saint-Martin se mettent en place des projets nécessitant un accompagnement notamment grâce à la création de parkings. Ces parkings seront utilisés pour profiter des équipements qui vont se mettre en place. Cependant, l'enjeu principal pour la municipalité est la création d'un parking relais qui permettra de désengorger les quais et d'ouvrir cette zone aux touristes.

2.1.2.2.1. Nombre de stationnements

Si l'on rassemble ces différentes attentes et projets qui se mettent en place à proximité de l'îlot de la rue basse Saint-Martin, il paraît nécessaire de créer un parking d'au moins 470 places.

Tout d'abord, la municipalité souhaite diminuer la place de la voiture dans le centre-ville ainsi que sur les quais. Cela va se traduire par une diminution du nombre de places de stationnements compensée par la création d'un parking d'une centaine de place à l'extérieur du centre ancien. Grâce à sa proximité avec le centre ville et à son importante emprise foncière disponible, l'îlot de la rue basse Saint-Martin est idéal pour répondre à ce projet.

En outre, la création de ce parking répondra aux besoins du projet des chais Monnet, d'environ 200 places de stationnement à proximité du site pour accueillir les employés ainsi que les clients.

La création de parkings sera aussi indispensable pour le projet du pôle de musiques actuelles ainsi que pour le projet des abattoirs et de la zone d'équipement qui seront développés dans la suite du rapport. Il a été estimé que le besoin en stationnement pour l'ensemble de ces équipements serait d'environ 150 places

Enfin, comme le souhaite la Communauté de Communes, ce parking sera à proximité de l'ancien chemin de halage et pourra permettre de créer le point de départ d'un nouvel itinéraire de randonnée. Quelques dizaines de stationnements seront donc utilisés par les randonneurs.

Dans ce décompte sont comprises les dix places « handicapé » obligatoires. Ces parkings devront comprendre aussi une quinzaine de stationnements pour les bus qui permettront de désengorger les quais. En été, de nombreux cars de tourisme se garent sur les déposes minute devant les maisons de négoce et gênent la circulation. En outre, l'étude prévoit de supprimer les places de stationnement permanentes pour bus sur les quais.

2.1.2.2.2. Emplacement des parkings sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

La création du parking relais étant l'enjeu le plus important pour la municipalité, il sera situé sur la parcelle la plus proche du centre-ville, c'est-à-dire la parcelle créée par la nouvelle voirie. Une partie de la parcelle, la plus proche des chais Monnet, aura un autre usage puisqu'elle se situe en zone bleue du PPRI et est donc constructible. Ce parking pourra accueillir 250 places de stationnement pour les voitures et 15 pour les bus.

Afin de répondre à son rôle de parking relais ainsi qu'aux différentes attentes, il devra être facilement accessible. Un minibus électrique sera mis en place pour permettre aux touristes de se rendre sur les quais ainsi que dans le centre-ville facilement et rapidement. La présence de cette navette renforcera la fonction relais de ce parking. Afin de compléter cette offre de déplacement, une navette fluviale pourra être mise en place avec un arrêt au niveau des abattoirs. Le trajet exact ainsi que les arrêts du minibus et de la navette fluviale seront développés par la suite. (cf. paragraphe 3.2.3.2 p.252)

Un manque de toilettes publiques a été constaté dans la ville, il serait donc intéressant d'en installer à proximité des parkings.

Ce parking ne sera pas suffisant pour répondre à la demande des différents projets à proximité. Il est donc indispensable de créer une autre offre de stationnement. Afin de ne pas surcharger la zone en parking et de ne pas dénaturer le paysage, le parti retenu est celui d'en créer deux autres plus petits. Ils pourront être dédiés, si besoin est, aux nouveaux équipements à proximité.

Le premier de ces deux parkings sera créé en zone rouge du PPRI de l'autre côté de la nouvelle voirie. Il pourra accueillir environ 95 véhicules. Il sera possible de le dédier, lors d'évènements, au pôle de musiques actuelles auquel le parking sera accolé. Un système de barrières pourra être mis en place si nécessaire.

Enfin, le troisième parking sera situé à proximité de la zone d'équipement présentée dans la suite de l'étude. Afin de répondre au besoin en stationnement, il devra contenir au minimum 120 places. Ce parking sera situé en zone bleue du PPRI sur l'ancienne parcelle Onyx, actuellement polluée. Une dépollution sera nécessaire avant tous travaux. Il pourra être agrandi en fonction des besoins de la zone d'équipement.

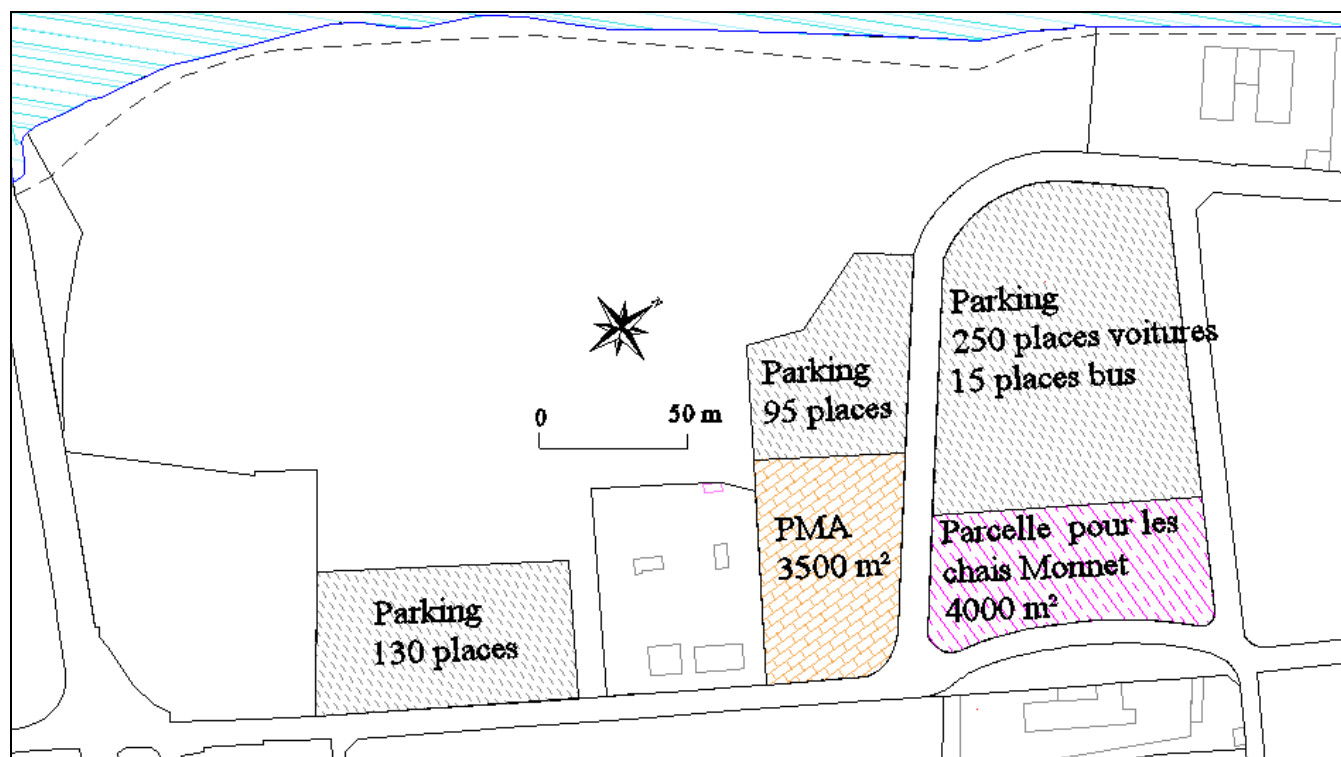


Figure 38 : Schéma du positionnement des parkings, du pôle de musiques actuelles et de la parcelle pour le complexe des chais Monnet sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

2.1.2.2.3. Préconisations techniques

Pour conserver le caractère naturel de l'îlot, des parkings arborisés et paysagers pourront être mis en place. En outre, le terrain étant situé en zone inondable il serait intéressant d'utiliser un revêtement engazonné filtrant dans des alvéoles. La technique des alvéoles en plastique permet d'avoir des places de stationnement enherbées. La présence des alvéoles empêche le tassement de la terre qui peut alors facilement filtrer l'eau.



Photographie 16 : Revêtement engazonné dans des alvéoles et agrandissement des alvéoles
Source : <http://www.projectforbuilding.com>

2.1.2.3. La parcelle des chais Monnet, une offre complémentaire du contexte touristique

Le projet de complexe hôtelier des chais Monnet est un projet important pour Cognac puisqu'il permettra de créer une centaine d'emplois et d'ouvrir la ville à un nouveau type de tourisme : le tourisme d'affaires. L'investisseur du projet souhaite acheter une parcelle sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin. Il pourra ainsi avoir du foncier disponible pour créer dans un second temps une offre complémentaire au projet actuel. Cette parcelle se situera en face des chais Monnet sur l'emplacement du bâtiment utilisé par les services techniques. Afin de dégager un cône de vue sur la Charente, ce bâti pourrait être détruit.

La parcelle souhaitée est celle appartenant à la commune. En raison du projet sur la voirie, la forme de la parcelle sera modifiée afin de la rendre plus pertinente. Elle aura une superficie quasiment identique à la parcelle actuelle mais sera plus longue et moins en profondeur. Ainsi, elle sera en face de l'ensemble des chais Monnet et notamment du chai cathédrale.

2.1.2.4. Le pôle des musiques actuelles, un projet culturel

Le pôle des musiques actuelles est un projet porté par les élus pendant leur campagne. Il est donc jugé important qu'il soit mis en place rapidement. Cependant, différentes contraintes réglementent son positionnement. Tout d'abord, une étude de faisabilité a déterminé qu'il est impossible d'implanter cet équipement en zone rouge du PPRI mais que l'on peut le faire en zone bleue. Ensuite, le pôle des musiques actuelles devra être proche du site des abattoirs où se trouve pour le moment une scène de concert. Enfin, il faudra limiter autant que possible la proximité avec des habitations ou toute autre activité qui pourrait subir les nuisances sonores d'un tel équipement.



Photographie 17 : Scène des anciens abattoirs

Une salle d'environ 2000m² est prévue pour le projet. En raison des différentes contraintes, deux scénarii sont possibles :

- Le premier réutilise le bâtiment des services techniques. Cette option est la moins coûteuse car on ne construit pas de salle. Mais l'affectation de cette parcelle au projet CELA semble être préférable.
- Le seconde, qui sera donc celle retenue, est de mettre le pôle des musiques actuelles de l'autre côté de la nouvelle route (cf. figure 38 p 78). Cette option éloigne le projet des chais Monnet mais le rapproche de quelques habitations. Il sera donc indispensable de limiter au maximum les nuisances sonores de cet équipement. Cet aspect devra être pris en compte notamment dans le choix des matériaux de construction pour le bâtiment.

Comme il a été vu précédemment l'un des parkings mis en place sur cet îlot pourra être réservé au pôle des musiques actuelles lors de concerts.

2.1.2.5. La zone naturelle, une zone à enjeux à l'abandon

Sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin se trouve une grande zone naturelle privée d'environ 2,5ha. En raison de son classement en zone rouge du PPRI et en zone naturelle dans le POS, on ne peut y faire que très peu d'aménagements. Cet espace, actuellement impraticable, pourrait constituer le lien naturel entre la Charente et le reste de l'îlot. Il serait profitable à la ville de racheter et d'entretenir cette zone afin de l'ouvrir au public et de la rendre attractive.

Des cheminements piétonniers débouchant sur les différents équipements de l'îlot, sur les parkings et sur la Charente pourraient être créés. Les randonneurs se promenant sur l'ancien chemin de halage pourraient facilement s'approprier cet espace et l'inclure dans leur circuit. Il serait possible de mettre en place des espaces d'arrêt ou de pique-nique qui seraient complétés par les zones naturelles paysagères, présentées par la suite.



Photographie 18 : Zone naturelle privée non praticable

2.1.2.6. Les zones naturelles paysagères, une transition naturelle/artificielle

Les zones naturelles paysagères sont situées en zone rouge du PPRI et la plupart du temps à proximité des parkings. Ce sont des zones aménagées pour accueillir différents publics. Elles seront utilisées en tant qu'espaces de repos, de pique-nique et de divertissement. Ces zones seront adaptées aux petits comme aux grands avec des jeux pour les enfants et des parcours santé pour tous.



Photographie 19 : Aire de repos à Jonzac (17)



Photographie 20 : Aire de jeux à Jonzac (17)

Photographie 21 : Parcours de santé du jardin de la Clouère à Usson-du-Poitou (86)

Source : <http://www.usson-du-poitou.com/promenade.htm> (à droite)

Ces zones bénéficieront d'un aménagement paysager spécifique et sécurisé afin de garder leur aspect naturel tout en les rendant accessibles. La plantation d'arbres est cependant réglementée par le PPRI. La présence de ces espaces permettra de créer une transition entre les parkings artificiels et la zone naturelle qui mène à la Charente.

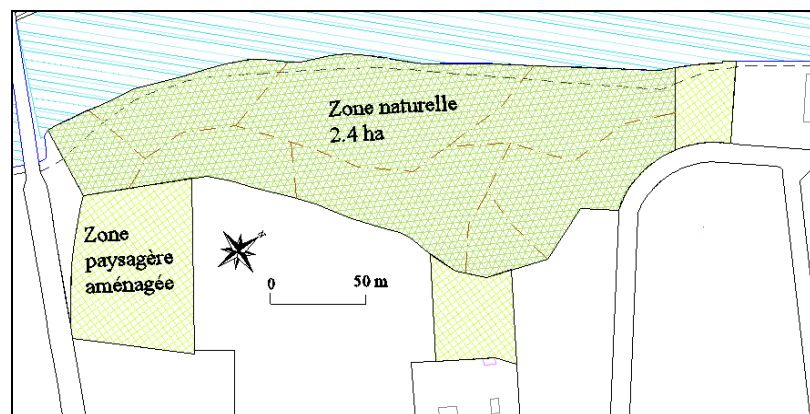


Figure 39 : Positionnement des zones paysagères aménagées sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin

2.1.2.7. Zone d'équipement collectif

Il reste sur l'îlot une grande parcelle en zone bleue du PPRI inoccupée. C'est l'ancien site Onyx qui est pollué. La possibilité d'y créer un complexe aquatique a été évoquée puis écartée momentanément par les élus. Il reste donc un terrain d'environ un hectare. Ce terrain pourrait être utilisé pour créer des équipements de loisir, une zone tertiaire ou bien de l'artisanat. Ce choix se fera en fonction des finances de la ville, des offres de privés et de l'évolution du quartier avec les nombreux aménagements à venir.

2.1.2.8. Création d'un parking pour les camping-cars

Une partie de l'ancienne parcelle Onyx pourrait aussi servir d'aire d'accueil des camping-cars. En effet, la municipalité souhaite développer l'accueil de ces vacanciers qui resteraient dans la ville et ne seraient donc pas seulement de passage. Une première zone de parking va être mise en place au niveau du site Valadié comme il sera expliqué par la suite (cf. paragraphe 2.6.2.1 p.205) Cette seconde zone serait créée pour compléter la première si l'offre n'est pas suffisante.

Afin de rendre le site agréable pour les touristes, le parking devra être proche de la zone naturelle et de la Charente. En outre, pour que cet espace soit attractif, il faut mettre en place des services à proximité comme le minibus. Enfin, pour que les vacanciers aient une certaine tranquillité, il faut éviter de placer cette aire trop près des parkings pour voitures. Le nombre de places à créer sera déterminé en fonction de la demande sur le premier site à Valadié.

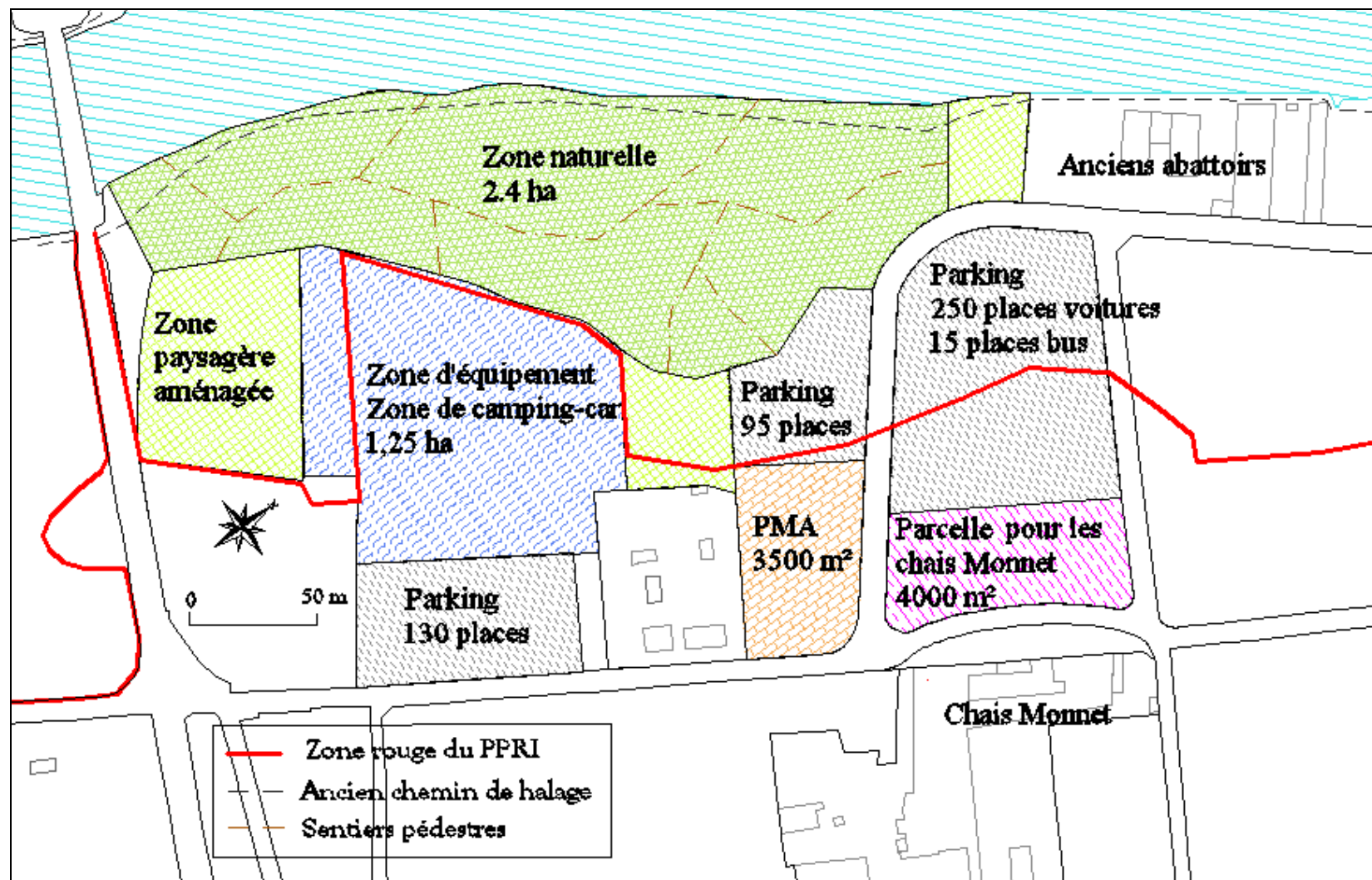


Figure 40 : Carte de l'ensemble des projets sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin par rapport à la zone rouge du PPRI

Site des anciens abattoirs

Anciens chais à l'abandon



Quai



Chemin de halage



Ancienne maison du gardien



Bâtiments des anciens abattoirs



Entrée actuelle des abattoirs

2.2. Le site des anciens abattoirs : un bâti remarquable

2.2.1. Réalisation d'un diagnostic préalable du site des anciens abattoirs

2.2.1.1. Situation foncière et règlementaire du site des anciens abattoirs

Les anciens abattoirs sont situés le long de la Charente au Sud-ouest du centre ancien et du port. Ils sont entourés de deux maisons de négoce : Fussigny et Martell, toujours en activité. Le site de l'étude comprend deux parcelles : celle des anciens abattoirs et une parcelle comprenant deux anciens chais de Fussigny. L'ensemble du site est longé par l'ancien chemin de halage. Cet îlot a une surface de 5700 m².

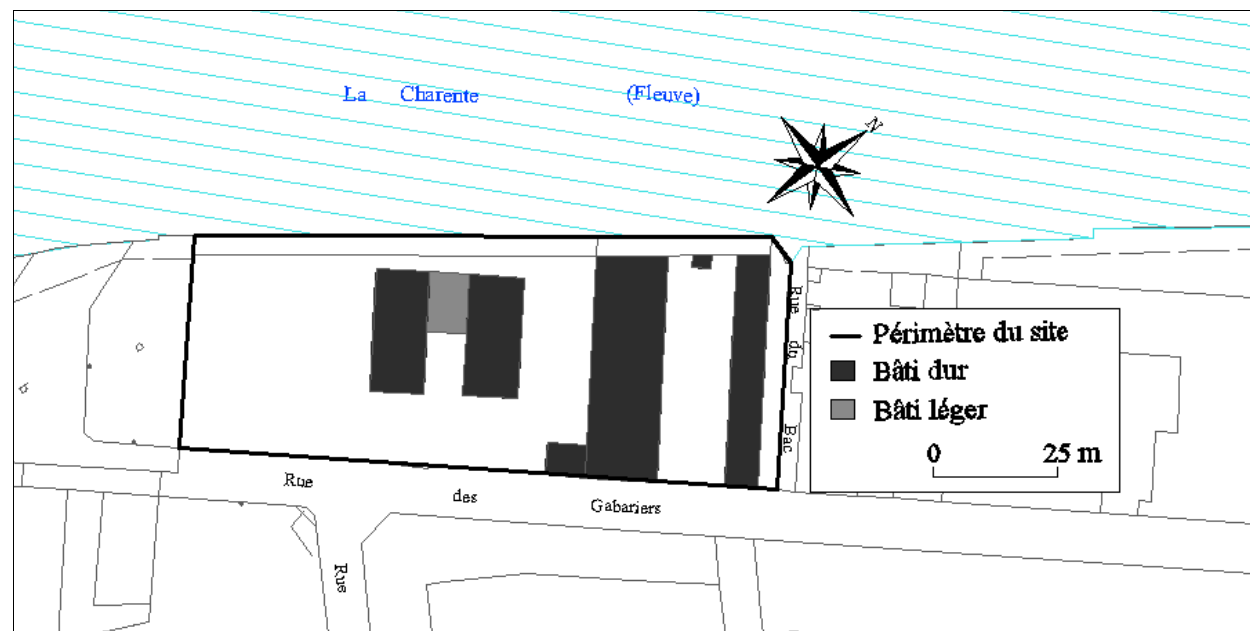


Figure 41 : Emprise du bâti sur le site des anciens abattoirs

Les anciens abattoirs appartiennent à la commune et sont utilisés comme lieu culturel par l'association de musique West Rock. Les autres bâtiments sont laissés à l'abandon. L'ancien chemin de halage appartient à la Communauté de Commune de Cognac.

L'ancienne activité des abattoirs, la présence de chais à proximité ainsi que d'une ancienne zone industrielle a entraîné le classement de la zone en UX dans le POS.

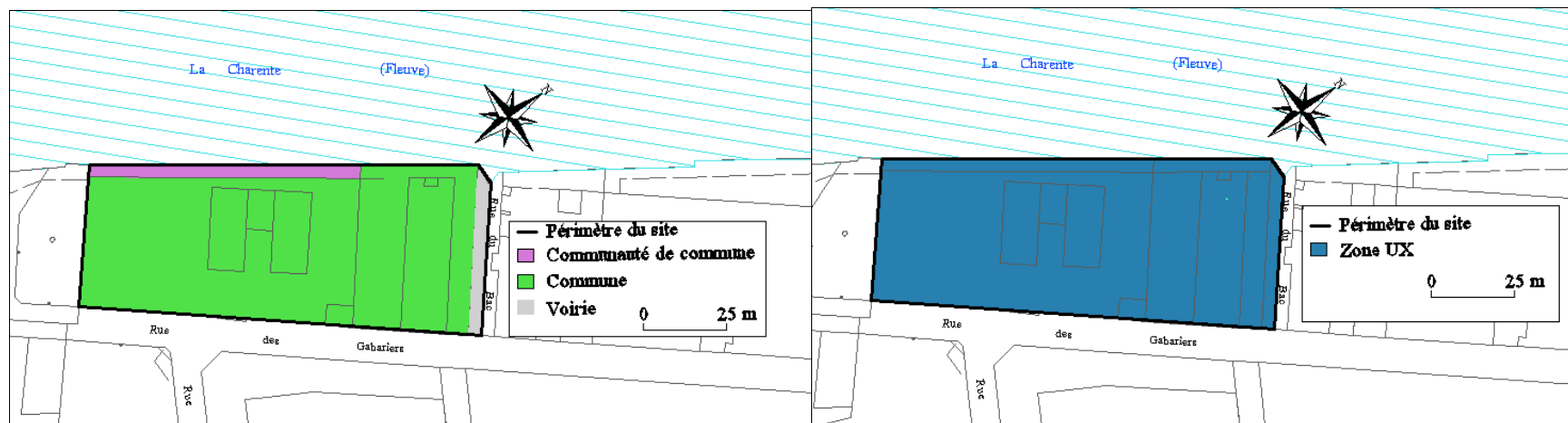


Figure 42 : Les propriétaires fonciers sur le site des anciens abattoirs

Figure 43 : Le zonage du POS sur le site des anciens abattoirs

Source : POS de Cognac

La Charente longe le site expliquant son classement en zone rouge du PPRI. Cette contrainte limite les possibilités d'utilisation des bâtiments puisqu'il n'est pas possible d'y faire des investissements lourds. Il est préférable de conserver la destination précédente des bâtis.

Les deux bâtiments principaux des abattoirs sont classés dans la future ZPPAUP car ils constituent un patrimoine historique et architectural. Malgré leurs fortes ressemblances, on peut remarquer qu'ils ont été faits à des périodes différentes et qu'ils ont chacun leur propre architecture. Le bâtiment d'origine, construit à la fin du 19^{ème} siècle, est en pierre de taille tout comme l'ancien logement du gardien. Le second bâtiment, celui situé au Sud-ouest, a été construit au début du 20^{ème} siècle, il est en moellon enduit. L'ancien logement du gardien est classé en bâtiment constitutif de l'ensemble urbain. Les autres bâtis qui sont à l'abandon ne sont pas classés.

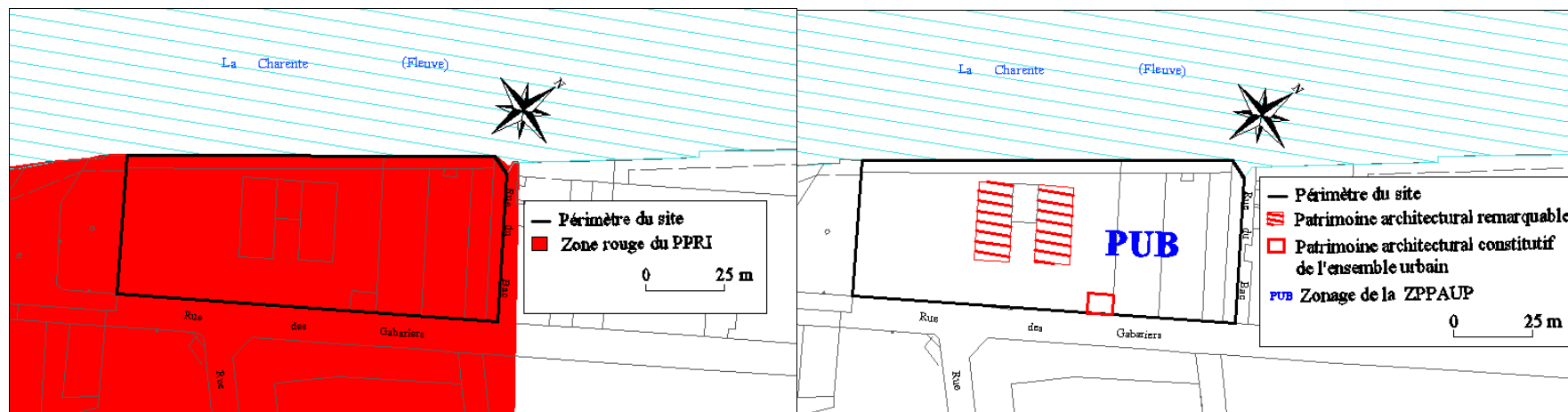


Figure 44 : Le zonage du PPRI sur le site des anciens abattoirs

Figure 45 : Le zonage de la ZPPAUP sur le site des anciens abattoirs

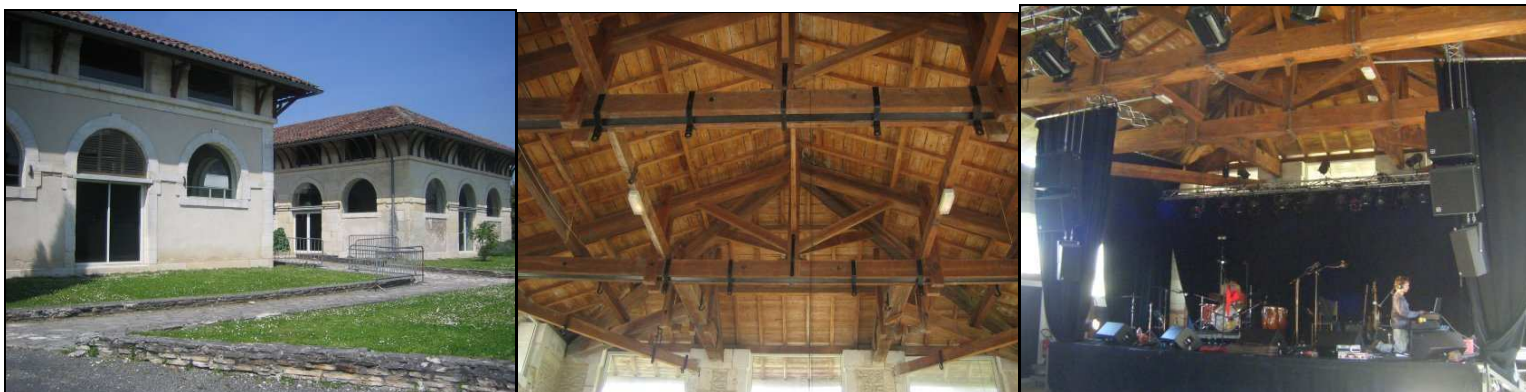
Sources : PPRI de Cognac (à gauche)

Source : Zonage de la ZPPAUP de Cognac (à droite)

2.2.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts du site des anciens abattoirs

- **Les anciens abattoirs**

Les bâtiments des anciens abattoirs ont une architecture remarquable de la fin du 19^{ème} siècle et du début du 20^{ème} siècle qui mérite d'être mise en valeur. Ce sont des édifices de grand volume qui peuvent facilement accueillir du public. Le lieu a déjà cette vocation puisque l'association de musique West Rock y organise régulièrement des concerts. Cependant, une étude de faisabilité commandée par la mairie a démontré qu'en raison de son classement en zone rouge du PPRI il est impossible de mettre en place un pôle des musiques actuelles sur ce site. Le projet va être déplacé tout comme l'association West Rock, les bâtiments vont donc se libérer.



Photographie 22 : Bâtiments des anciens abattoirs

Photographie 23 : Charpente des anciens abattoirs

Photographie 24 : Scène des anciens abattoirs

Le site ayant été un restaurant, le bâtiment central est équipé d'une cuisine qui pourrait facilement être réutilisée. En outre, on trouve à l'extérieur un grand barbecue qui peut compléter les cuisines.

Le parking est petit et aucun marquage au sol n'organise le stationnement, les voitures débordent donc sur la voirie lors d'évènements importants.



Photographie 25 : Cuisine du bâtiment central

Photographie 26 : Barbecue extérieur

Photographie 27 : Parking des anciens abattoirs

L'ensemble du site des abattoirs est ouvert vers l'extérieur et offre un panorama sur la Charente. Malheureusement, la vue est en partie obstruée par le mur de protection à l'arrière des bâtiments. L'enduit du mur s'effrite par endroits, laissant apparaître sa structure initiale en pierre. Cette ancienne ossature pourrait présenter un intérêt, ce qui n'est pas le cas de la partie en crépis qui a été rajoutée. En outre, une ouverture du mur a été comblée par des blocs de béton. Le manque d'homogénéité du mur dégrade la cohérence architecturale du site ainsi que les perspectives sur le fleuve.



Photographie 28 : Mur de protection à l'arrière des anciens abattoirs

Photographie 29 : Ancien chemin de halage à l'arrière des anciens abattoirs

- **Les anciens chais**

Les bâtiments jouxtant les anciens abattoirs sont laissés à l'abandon et le terrain est en friche. Il serait nécessaire de faire des travaux de rénovation avant toute utilisation de cette zone. Même si les bâtiments ne peuvent être utilisés en l'état et demanderaient de nouvelles constructions, leur présence est un atout puisqu'elle autorise la création de bâtis d'une emprise équivalente.



Photographie 30 : Anciens chais Fussigny à côté des anciens abattoirs

L'ancienne parcelle Fussigny possède un accès vers l'ancien chemin de halage et le quai derrière les bâtiments. Ce quai a été aménagé par la Communauté de Communes de Cognac. Il est en état d'être utilisé même s'il est peu entretenu et qu'il n'est pas signalé. Un deuxième quai a été aménagé derrière les anciens abattoirs. Des bornes d'accès à l'eau y sont disponibles pour les pénichettes.



Photographie 31 : Quai à l'arrière des anciens abattoirs

Photographie 32 : Borne d'eau potable pour l'approvisionnement des pénichettes

- **Le site d'étude**

Actuellement, il n'y a pas d'ouverture permettant le passage entre les anciens abattoirs et les anciens chais même s'ils sont reliés par l'ancien chemin de halage.

L'ensemble du site semble isolé du centre-ville car il est entouré de chais ou de friches. Pourtant il ne faut que cinq minutes à pied pour atteindre le port. En effet, les anciens abattoirs se trouvent dans la continuité des quais Hennessy grâce à l'ancien chemin de halage même s'il est très peu signalé. Pourtant il représente un parcours rapide, sécurisé et intéressant que ce soit pour les touristes ou les habitants. L'isolement relatif de ce site est un avantage puisqu'il permet d'avoir un site tranquille où l'on peut faire différentes activités sans risque de déranger les riverains. Cependant cela crée un obstacle au tourisme, qui est accentué par le manque de signalisation.

2.2.1.3. Les enjeux mis en évidence sur le site des anciens abattoirs

- **Valorisation du bâti remarquable**

Le principal atout de l'îlot des anciens abattoirs étant son bâti remarquable, il est indispensable de le mettre en valeur. Cette valorisation devra passer par une ouverture des bâtiments aux habitants et aux touristes. Leurs grands volumes peuvent permettre d'accueillir un grand nombre de personnes et d'organiser des événements. Cependant, pour accueillir le public, il est nécessaire de compléter l'offre de parking du site. Cela pourrait se faire en relation avec les projets de la rue basse Saint-Martin.

- **Dynamisation du site**

La dynamisation passera par la mise en place d'activités attractives pour la population et les touristes. Afin de rendre le site des anciens abattoirs plus attrayant, il devra s'intégrer dans un projet global comprenant des aménagements complémentaires dans les anciens chais Fussigny et dans la maison du gardien. Les quais devront aussi être intégrés dans la réflexion et être valorisés.

- **Création de liens avec les sites à enjeux**

Pour que l'ouverture du site aux habitants et aux touristes soit efficace, les aménagements mis en place devront être en cohérence avec les autres projets sur les sites à enjeux proches. Pour cela, il est indispensable de créer des liens avec ces sites. L'ancien chemin de halage peut être l'une de ces liaisons puisqu'il est accessible à partir du site et rejoint, d'un côté l'îlot rue basse Saint-Martin et le pont de Crouin, et de l'autre côté le port et les quais Hennessy. Un autre lien possible serait par voie fluviale grâce aux quais derrière les bâtiments. Afin que ces liaisons soit fonctionnelles, elles devront être accompagnées d'une signalétique.

- **Valorisation et utilisation du quai**

Comme il a été vu précédemment, la valorisation et l'utilisation des quais pourraient permettre de créer des liens avec le port et les quais Hennessy, ainsi qu'avec l'autre rive. La mise en place de déplacement par voie fluviale pourrait être un bon moyen de rendre le site attractif et donc de la dynamiser.

- **Accessibilité du site à tous**

Il est important que l'ensemble du site, d'autant plus s'il est ouvert au public, soit accessible à tous. Ce principe devra s'appliquer aussi bien aux bâtiments qu'à l'ancien chemin de halage et au mode de déplacement fluvial.

Points faibles	Atouts	Enjeux	Projets en cours	Solutions
Bâtiments des anciens abattoirs				
	Bâti remarquable de la fin du 19 ^{ème} siècle et du début du 20 ^{ème} siècle	Valoriser le bâti		Utiliser et valoriser le bâti
Parking petit et sans marquage		Accueillir un grand nombre de personne		Créer un marquage au sol et un aménagement paysager
	Présence d'une cuisine dans les abattoirs et d'un barbecue à l'extérieur			Mettre en place une activité permettant l'utilisation de la cuisine et du barbecue
Quai peu entretenu et non signalé	Présence d'un quai utilisable et en bon état	Créer des liens avec les autres sites à enjeux		Réhabiliter, indiquer, rendre accessible le quai pour des arrêts pénichette
	Présence d'une borne d'accès à l'eau	Accueillir les touristes		
Accès à l'ancien chemin de halage fermé au niveau des abattoirs		Créer des liens avec les autres sites à enjeux	Mise en valeur et réhabilitation de l'ancien chemin de halage (Communauté de Communes)	Rouvrir l'ancien passage entre les bâtiments
Mur arrière en très mauvais état		Créer une cohérence architecturale		Remettre les pierres d'origine et enlever l'enduit qui s'effrite
Anciens chais Fussigny				
Bâti en très mauvais état	Bâtis situés dans le zonage du PPRI	Utiliser l'emprise au sol		Reconversion, réhabilitation, reconstruction des bâtis et terrains en friche

Points faibles	Atouts	Enjeux	Projets en cours	Solutions
Anciens chais Fussigny				
Quai peu entretenu et non signalé	Présence d'un quai utilisable et en bon état	Créer des liens avec les autres sites à enjeux		Réhabiliter, indiquer, rendre accessible le quai pour des arrêts pénichette
Accès à l'ancien chemin de halage fermé et en mauvais état	Présence d'un accès vers l'ancien chemin de halage	Créer des liens avec les autres sites à enjeux	Mise en valeur et réhabilitation de l'ancien chemin de halage par la Communauté de Communes	Ouvrir l'accès à l'ancien chemin de halage et le remettre en état
L'ensemble du site d'étude				
Absence de passage entre les deux parcelles		Créer un projet global sur l'ensemble de l'îlot		Créer des ouvertures entre les deux parcelles
Peu d'indications amènent au site		Dynamiser le site, le rendre attrayant		Mettre en place une signalétique attractive (route + ancien chemin de halage)
Isolement relatif car entouré de chais et de friches	Proximité du centre-ville ancien et des quais	Création de liens avec les sites à enjeux à proximité	Mise en valeur et réhabilitation de l'ancien chemin de halage (Communauté de Communes)	Ancien chemin de halage = lien sécurisé et rapide pour les piétons et les vélos
		Rendre la zone attrayante pour les touristes		Mettre en place une activité attractive pour tous
		Ouvrir la zone aux habitants		
		Accessibilité « handicapé » sur l'ensemble du site		Mettre en place des aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite

Tableau 4 : Synthèse du diagnostic sur le site des anciens abattoirs

2.2.2. Propositions d'aménagement du site des anciens abattoirs

2.2.2.1. Reconversion du site des anciens abattoirs

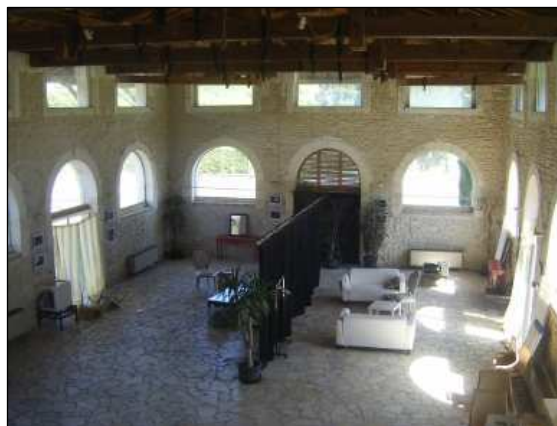
- **Création d'une guinguette**

Avant d'être une salle de musique, les anciens abattoirs étaient un restaurant, la destination de l'édifice est toujours la même aujourd'hui. Les lieux de restauration manquant sur les bords de la Charente, la création d'une guinguette dans les anciens abattoirs permettrait de combler ce besoin en répondant aux enjeux du site. Cela permettrait d'offrir un lieu de restauration convivial pour les touristes et les cognaçais et d'utiliser toutes les composantes de cet édifice, à savoir les cuisines, les deux bâtiments et la terrasse avec vue sur la Charente.

Les guinguettes sont des restaurants situés exclusivement au bord de l'eau, dans lesquels les clients peuvent danser, accompagnés par des musiciens. L'accueil d'une guinguette dans les anciens abattoirs nécessite de faire des travaux de remise en état. Cela comprend la rénovation des cuisines et leur mise aux normes actuelles, de même que rendre l'ensemble de l'édifice accessible aux personnes à mobilité réduite.

- **Transformation d'une partie des anciens abattoirs en salle polyvalente**

Les anciens abattoirs ont une très grande superficie, il est possible d'y implanter une deuxième activité. L'un des deux bâtiments pourrait être transformé en salle polyvalente. D'une surface au sol de 240m², cette salle compléterait l'offre déjà existante sur Cognac avec la salle polyvalente de l'Espace 3000 d'une superficie de 1240 m². Cette utilisation du lieu reste cohérente avec les enjeux propres au site des anciens abattoirs, un lieu festif dédié à l'accueil de public.



Photographie 33 : Intérieur des anciens abattoirs

- **L'ouverture de perspectives sur le fleuve**

Un des enjeux de la zone d'étude est l'ouverture de perspectives sur la Charente. Or, il y a un mur qui sépare la parcelle des anciens abattoirs et l'ancien chemin de halage. Cette construction empêche toute personne assise sur une chaise de voir le fleuve et coupe l'accès au sentier.



Photographie 34 : Le mur à l'arrière des abattoirs

La solution serait de créer des ouvertures dans le mur. Certaines d'entre-elles serviraient de passages pour aller sur l'ancien chemin de halage et d'autres permettraient uniquement de voir la Charente. Ces dernières seront fermées par des barrières ajourées pour assurer la sécurité des personnes sans gêner la perspective. La différence de niveau entre la terrasse des abattoirs et le bord du fleuve oblige la mise en place d'escaliers pour descendre sur l'ancien chemin de halage. Cela crée une liaison entre celui-ci et les anciens abattoirs. Malheureusement, il ne sera pas possible, dans l'état actuel, de rendre ces passages accessibles aux personnes à mobilité réduite. En effet, la création d'une rampe diminuerait la place réservée aux promeneurs sur les bords de Charente.



Photographie 35 : Un exemple de dispositif possible

2.2.2.2. Reconversion de l'ancienne maison du gardien

- **Création d'une antenne de l'Office de Tourisme dans l'ancienne maison du gardien**

En liaison avec l'îlot de la rue basse Saint-Martin et notamment avec le parking relais, une antenne de l'Office de Tourisme sera mise en place dans l'ancienne maison du gardien des anciens abattoirs. Elle permettra aux touristes arrivant sur la ville et stationnant sur ce grand parking d'avoir des renseignements sur les visites à effectuer dans le cognaçais. Ils pourront aussi prendre connaissance des circuits des deux navettes, l'une fluviale et l'autre terrestre, ainsi que du trajet du petit train touristique.



Photographie 36 : L'ancienne maison du gardien

A proximité des quais, des grandes maisons de négoce, de la future résidence de tourisme des chais Monnet et de la future guinguette, ce lieu est à un carrefour des flux touristiques, il est important d'y mettre en place une structure permettant aux visiteurs de s'orienter facilement dans la ville et de choisir leur mode de déplacement. L'Office de Tourisme devra faire l'objet d'une signalisation spécifique.

D'une surface de plancher de 46m², l'ancienne maison du gardien est suffisamment grande pour accueillir l'Office de Tourisme au rez-de-chaussée, et à l'étage, une petite boutique de souvenirs et un espace de vente de produits locaux pourront s'installer.

Avant d'entreprendre tout aménagement de l'intérieur du bâtiment, des travaux de restaurations s'imposent. Ils devront se faire en respectant le règlement de la ZPPAUP et les normes HQE (Haute Qualité Environnementale). En outre, des travaux de remise en état de l'intérieur du bâtiment seront à entreprendre pour accueillir du public.

- **Installation d'un loueur de vélos**

La municipalité désire promouvoir l'utilisation des modes de transport doux au sein de la commune. A Cognac, l'offre de stationnement pour les cycles est très limitée et il n'y a pas de loueur de vélos, que ce soit pour les résidents permanents ou pour les touristes.

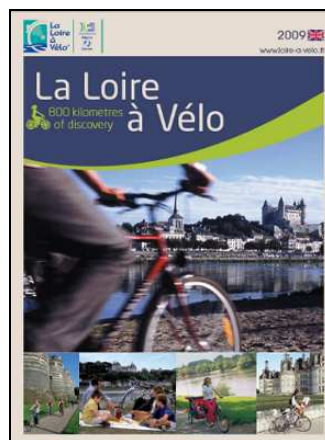
Un service de location de vélos pourra être créé dans l'un des anciens chais de l'entreprise Fussigny. La location de vélos serait une alternative aux deux navettes électriques.



Photographie 37 : Le bâtiment choisi, vu de la rue des Gabariers

Le lieu est particulièrement bien placé, entre le parking de l'îlot de la rue basse Saint-Martin et l'ancien chemin de halage. En outre, c'est à proximité des quais, des grandes maisons de cognac, de la résidence de tourisme des chais Monnet et de l'antenne de l'Office de Tourisme.

La ville de Cognac est située sur le trajet Saintes-Angoulême, cette liaison cyclable s'effectue le long de la Charente sur l'ancien chemin de halage. L'installation d'un loueur de cycle permet de créer une étape supplémentaire dans ce circuit et ainsi d'attirer un autre type de tourisme, le cyclotourisme.



Photographie 38 : Un exemple de cyclotourisme en France

Source : www.loire-a-velo.fr

Pour satisfaire à la fois les habitants et les touristes, plusieurs types de locations doivent être proposés. Pour les cognaçais, ce serait plutôt des formules longue durée. En revanche, pour les touristes, des forfaits de courte durée sont à privilégier, de la demi-journée à la semaine, les tarifs seront dégressifs.

Des partenariats avec la SNCF et les loueurs de vélos de villes longeant la Charente sont envisageables. Cela permettrait par exemple de partir de Cognac et de se promener sur l'ancien chemin de halage jusqu'à une ville partenaire. Arrivé dans cette ville, les vélos sont rendus au loueur de cette commune et le retour au point de départ se fait par train, pour pouvoir récupérer la voiture laissée au début du circuit, ou retourner dans un hébergement situé dans la ville de départ. Les vélos sont ensuite rendus au loueur initial, rapatriés par voie ferroviaire ou routière.

En complément du service de location, un atelier de réparation de vélos sera mis en place. Il servira aux réparations des cycles loués et sera accessible aux cognaçais désireux d'entretenir ou de remettre en état leurs vélos avec des outils adéquats et des conseils.

Aujourd'hui, les bâtiments ne sont pas en état d'accueillir une telle activité, il faut prévoir des travaux de rénovation avant de lancer les services de location et de réparation. Des aménagements intérieurs, comme la réalisation d'un atelier pour les réparations et la création d'un bureau pour l'accueil de la clientèle, sont à prévoir.

- **Les quais à l'arrière des anciens abattoirs accueilleront la navette et les pénichettes**

Il y a des quais derrière les anciens abattoirs et les chais abandonnés, ils sont peu entretenus et non signalés. C'est la ville de Cognac qui est responsable de l'entretien de ces quais et de leur signalisation.



Photographie 39 : Un anneau d'amarrage caché par la végétation

Deux solutions sont possibles pour la réhabilitation des quais. La première consiste à réaliser des tontes plus régulières de l'herbe bordant les quais et à dégager les anneaux d'amarrage de la végétation qui les envahit. La deuxième solution, plus coûteuse, serait la pose d'un pavage dans le style des quais anciens. Cette solution permettrait de bien délimiter l'espace réservé au stationnement des bateaux et de créer un contraste entre les quais et l'ancien chemin de halage.



Photographie 40 : Un quai en pierres

La signalisation des quais pourra se limiter à la pose de panneaux indiquant aux pénichettes la présence de points d'amarrage avec branchement d'eau potable en libre accès.

Une portion de ces embarcadères sera réservée à l'usage de la navette fluviale et permettra de créer un arrêt juste derrière les anciens abattoirs. L'endroit a été choisi pour sa proximité avec une future zone touristique attractive et pour la facilité d'installation d'un ponton accessible aux personnes à mobilité réduite. En effet, un aménagement spécifique permet la réalisation de cet équipement.



Photographie 41 : Equipement de fixation du ponton

- **La création d'un espace vert, une zone de dégagement sur la Charente**

Le plus délabré des deux anciens chais demanderait une remise en état trop importante et trop coûteuse. Avant d'envisager la construction d'un bâtiment neuf sur son emprise, il faut trouver une activité qui soit compatible avec le classement en zone rouge du PPRI et avec la proximité de la Charente.

Dans l'attente de trouver une activité compatible avec la proximité de la Charente, le bâtiment sera démoli et un espace vert de 1300 m² sera créé à la place. Pour offrir une vue sur la Charente de ce nouveau lieu public, il faut:

- Diminuer la hauteur du mur qui clôturait la cour intérieure des chais et percer des ouvertures pour permettre de rejoindre l'ancien chemin de halage.
- Ou abattre l'intégralité du mur pour créer une perspective dégagée sur le fleuve.

Du côté de la rue des Gabariers, l'espace vert permettrait de rompre la monotonie du front bâti le long de la chaussée. Pour le mur extérieur, il existe des choix similaires à ceux séparant les anciens chais du chemin.



Photographie 42 : Le mur côté rue

Photographie 43 : Le mur coté chemin de halage

2.2.2.3. Réaménagement du parking

Le parking des anciens abattoirs n'est pas en adéquation avec le style architectural et l'esprit des bâtiments datant de la fin du 19^{ème} siècle et du début du 20^{ème} siècle. Actuellement, il est gravillonné et aucun marquage au sol ne délimite les places de stationnement. Le revêtement sera changé au profit d'un pavage ou d'un enrobé coloré. En outre, il faut réaliser un marquage au sol pour organiser les véhicules sur le parking. Des plots ou de la peinture peuvent être utilisés. Cet aménagement est nécessité par la création de la guinguette, le parking sera utilisé quotidiennement.



Photographie 44 : Exemple de Marquage au sol

Photographie 45 : Plot réfléchissant

Sources : www.daniel.lazies.chez-alice.fr (à gauche), www.tsm-france.fr (à droite)

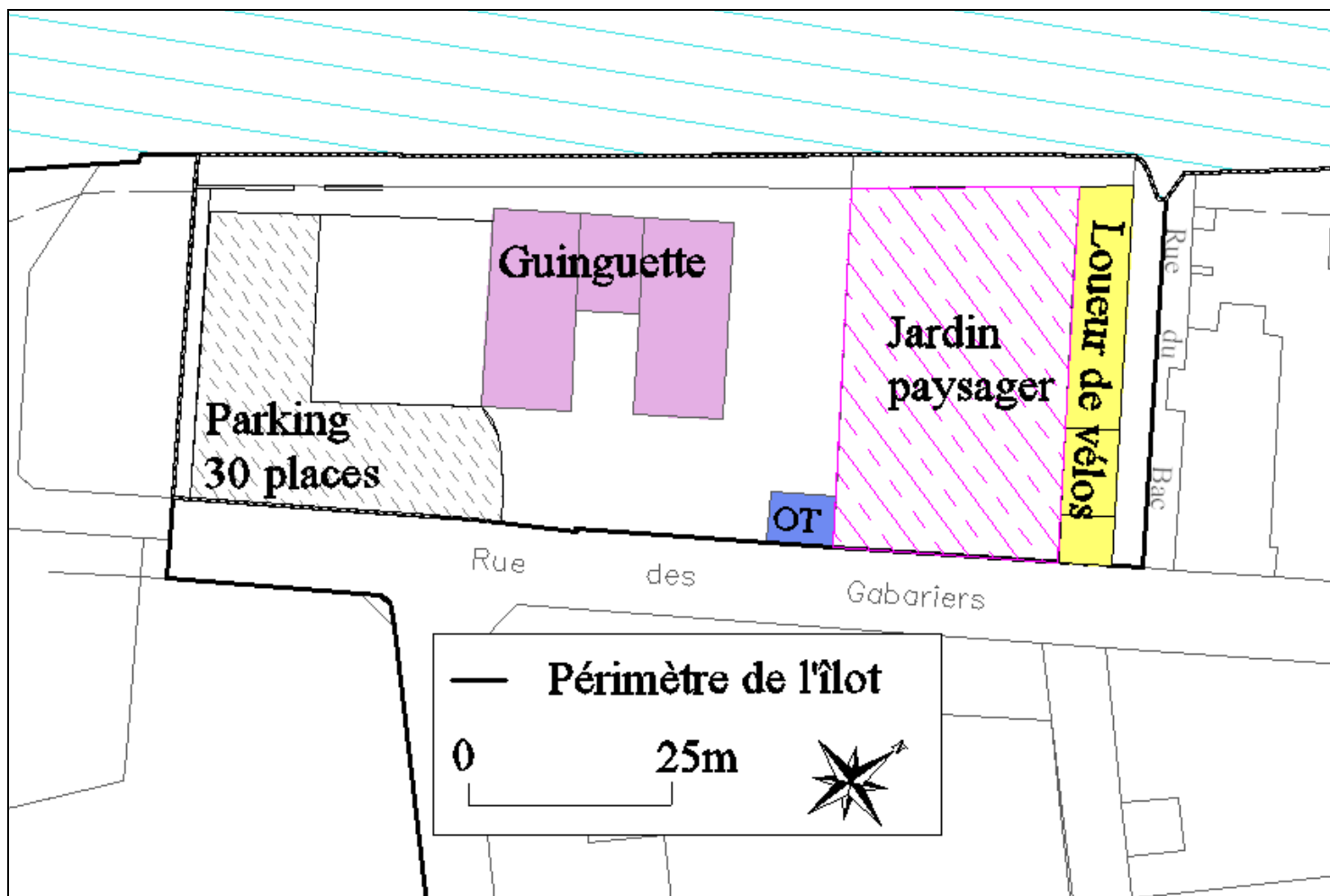


Figure 46 : Proposition d'aménagement de l'îlot des anciens abattoirs

Les quais de Cognac, entre le pont Saint-Jacques et le port



Pont Saint-Jacques

Square Henri Mesnard



Porte Saint-Jacques



Trou Charlotte



Maison Hennessy



Port de Cognac



Musée Hennessy

2.3. Les quais de la Charente : un site touristique à valoriser

2.3.1. Réalisation d'un diagnostic préalable des quais de la Charente

2.3.1.1. Situation foncière et règlementaire des quais

Les quais de la rive gauche de la Charente, du pont Saint-Jacques jusqu'au port, font partie du cheminement naturel des touristes de par la présence des grandes maisons de négoce que sont Hennessy, Martell et Otard.

Plusieurs quais forment un ensemble continu et cohérent le long de la Charente :

- Le quai de la Salle Verte
- Le quai des Flamands
- Le quai Richard Hennessy
- Le quai Maurice Hennessy

La superficie totale de la zone d'étude est de 18 453 m².

Les quais ont été aménagés il y a une vingtaine d'année sous le mandat de Francis Hardy, maire de 1979 à 2001, afin de proposer une promenade piétonne le long de la Charente. Les contraintes liées à la présence des maisons de négoce, notamment les manœuvres de leurs camions, empêchaient une réduction de la taille de la voirie, ce qui a entraîné la création d'un encorbellement au dessus du fleuve, pour gagner de l'espace.

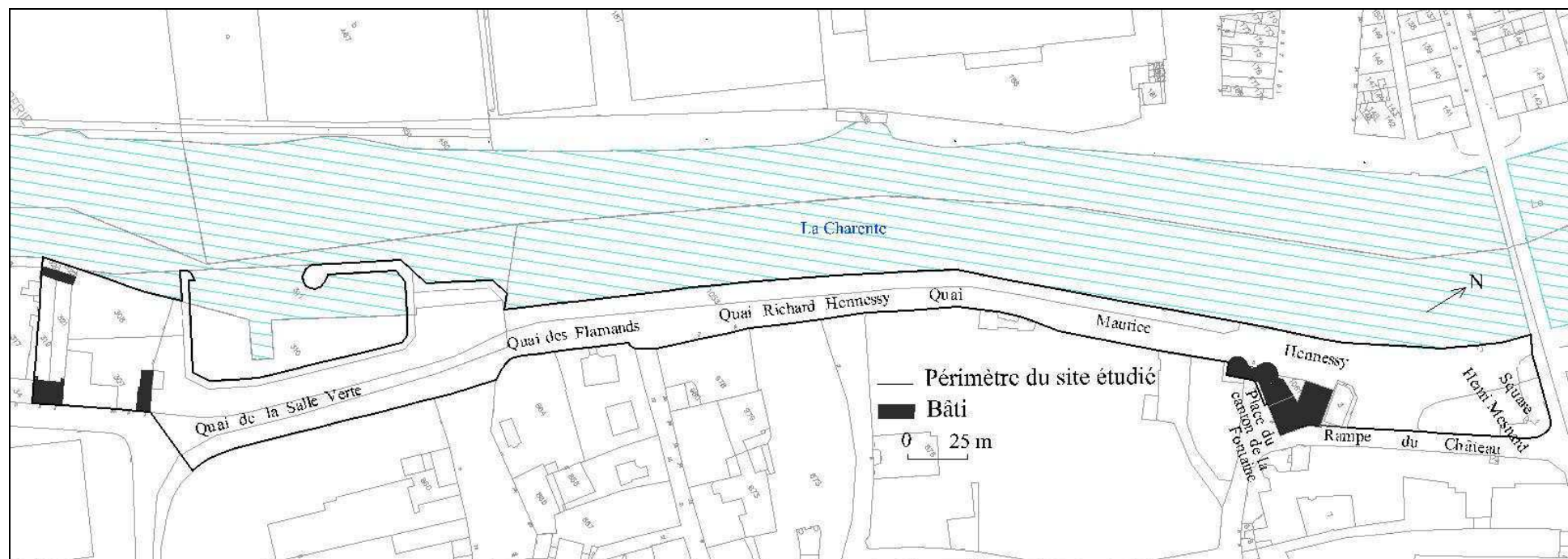
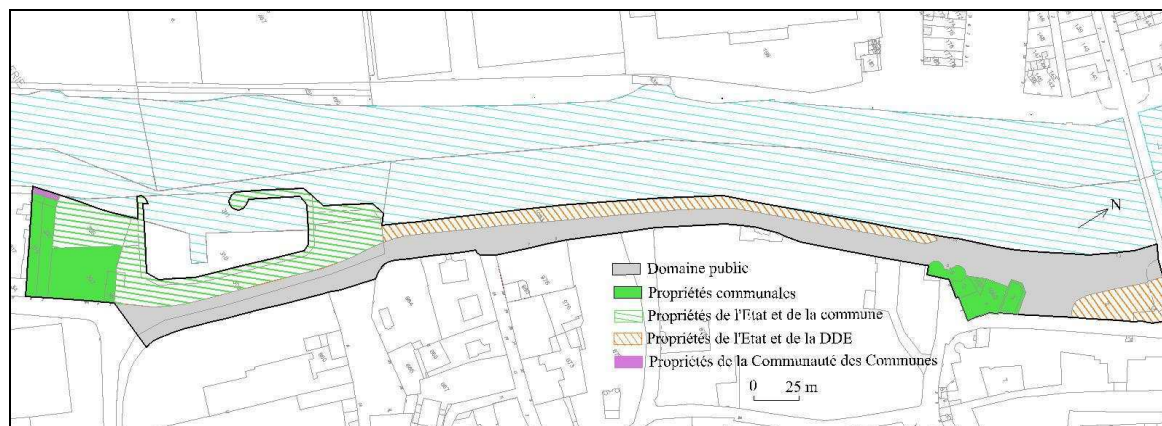


Figure 47 : Emprises du bâti sur les quais de la Charente

Bien que la commune soit majoritairement propriétaire du foncier constitutif des quais, l'Etat et la DDE possèdent également des parcelles, au niveau du port, du square Henri Mesnard et le long de la Charente.



La quasi-totalité de la zone est classée en zone naturelle INAL, sauf au niveau de l'îlot des tours Saint-Jacques, qui est actuellement classé en zone industrielle UX.



Source : POS de Cognac

De nombreuses contraintes se superposent au niveau des quais. En effet, ceux-ci sont majoritairement situés en zone rouge du PPRI, et en zones PN et PUA de la future ZPPAUP.

On note également, à proximité du périmètre de l'étude, la présence d'immeubles protégés au titre de la législation sur les monuments historiques. Les quais sont ainsi inclus dans le périmètre de 500 m de ces monuments.

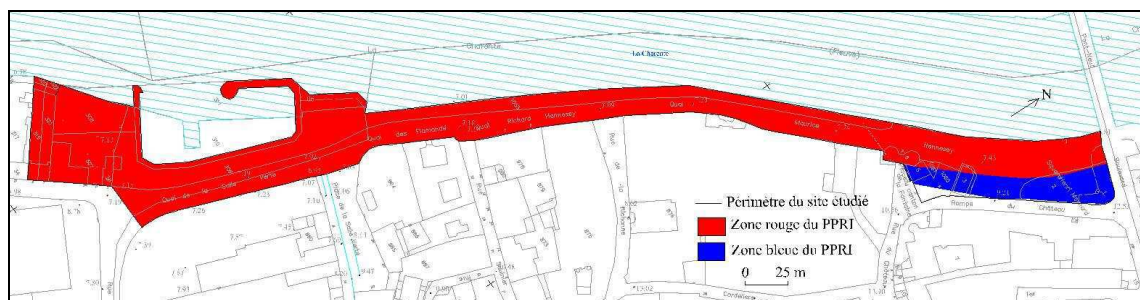


Figure 50 : Le zonage du PPRI sur les quais de la Charente

Source : PPRI de Cognac

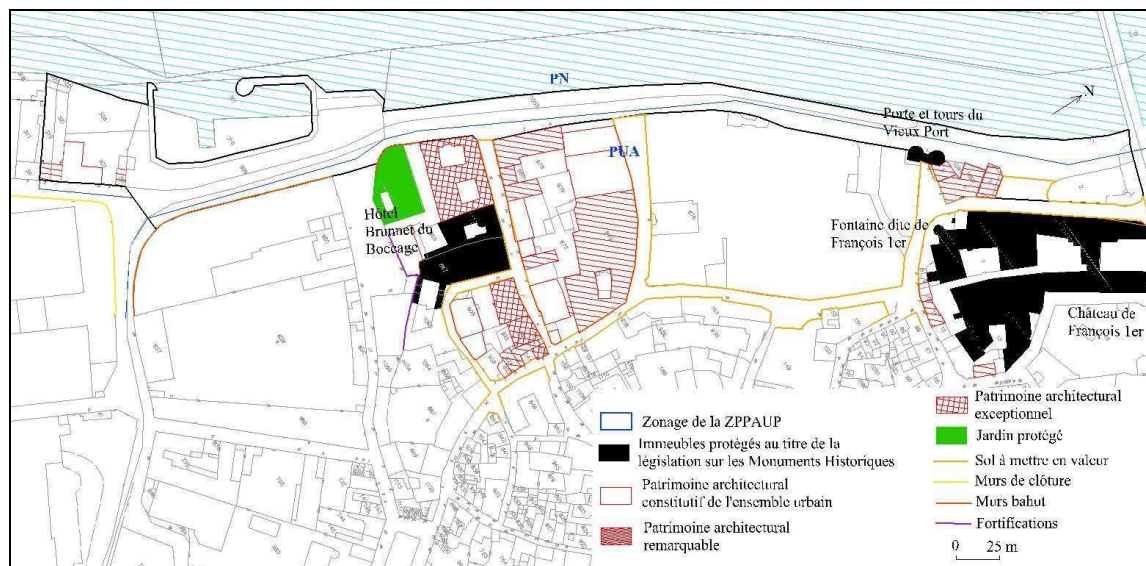


Figure 51 : Le zonage de la ZPPAUP sur les quais

Source : Zonage de la ZPPAUP de Cognac

2.3.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts des quais de la Charente

L'aménagement des quais date de 1990 et n'est aujourd'hui plus conforme aux attentes des Cognaçais et des touristes. Il ne s'agit en fait que d'un aménagement technique visant à consolider les berges sans prendre réellement en compte l'histoire des lieux. En effet, autrefois les quais étaient un lieu très animé, très dynamique grâce à l'activité des maisons de négoce et au transport des marchandises par le fleuve. Aujourd'hui, le touriste a investi les quais et l'objectif est de lui faire découvrir le centre-ville.

- **Perspectives sur le fleuve obstruées**

L'encorbellement et la rangée de jardinières, qui n'est que très peu percée d'ouvertures, ainsi que les stationnements le long du fleuve, sont à l'origine d'une rupture du lien de la ville avec la Charente. En effet, les trois éléments cités ci-dessus réduisent les perspectives sur le fleuve et sont antinomiques par rapport à l'histoire des quais, servant autrefois d'amarrage pour les gabares.

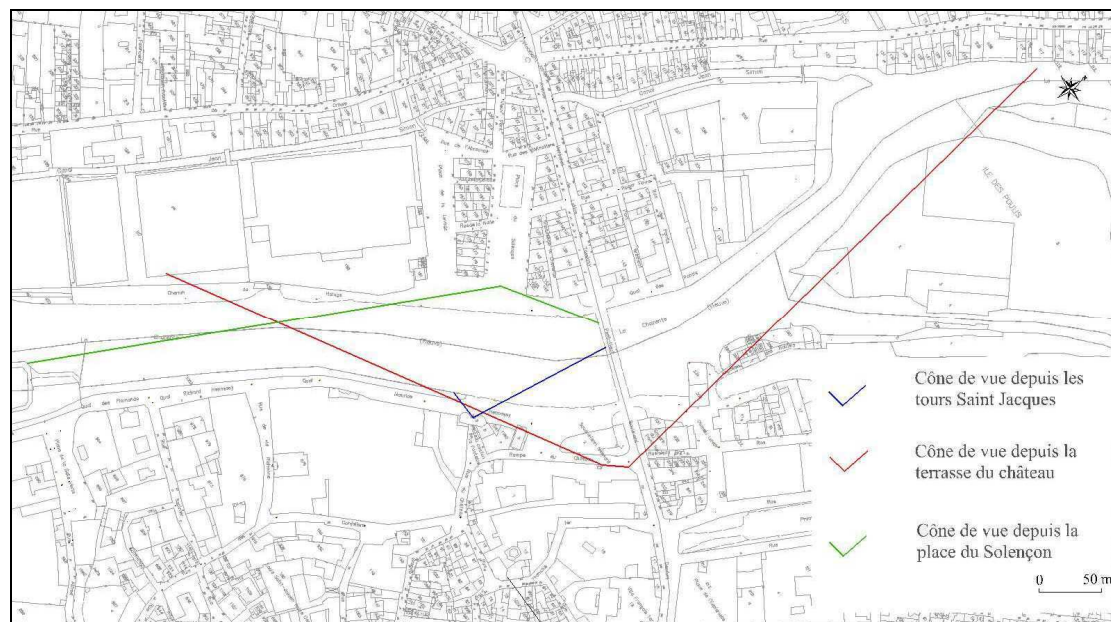


Figure 52 : Les cônes de vue sur la Charente

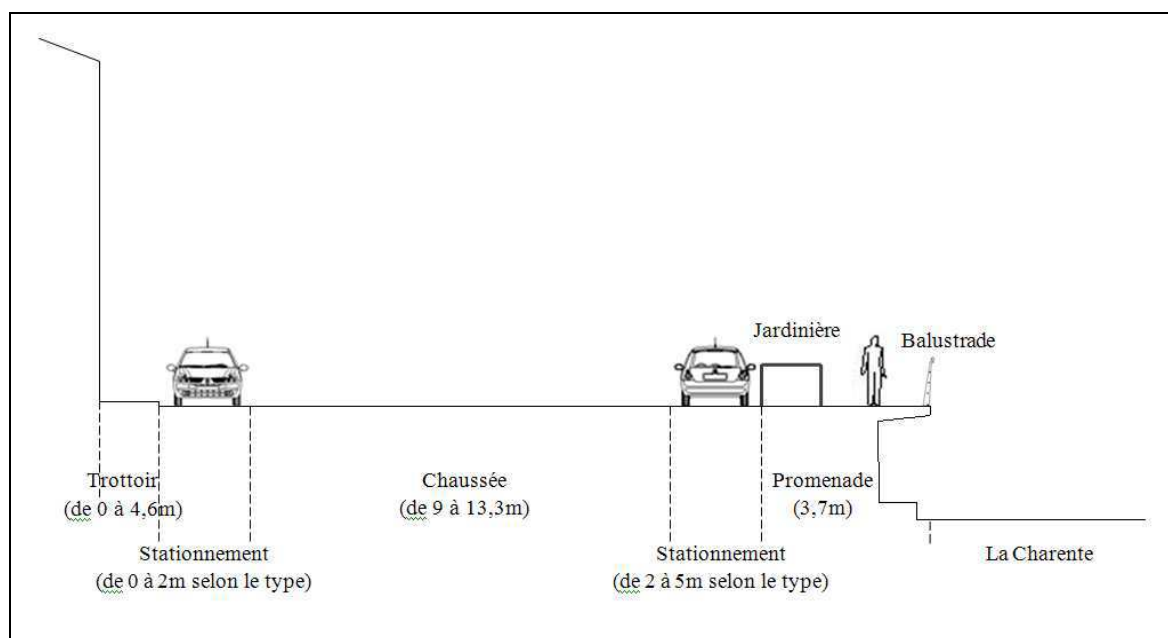


Figure 53: Profil de voirie actuel sur les quais



Photographie 46: Stationnements et jardinières cachant les perspectives sur le fleuve

- **Une voirie trop large**

La voirie est de taille très importante, environ treize mètres à son maximum, ce qui entraîne une vitesse excessive des véhicules. De plus, les nombreux stationnements d'un bout à l'autre des quais (139 places) rendent la place des véhicules majoritaire par rapport à celle des piétons.



Photographie 47: Large voirie bordée de stationnements

- **Des problèmes de stationnement**

- **Des stationnements trop nombreux**

D'après les résultats des comptages effectués sur les quais, il a été mis en évidence un faible nombre de véhicules ayant des plaques d'immatriculation étrangères aux départements de la Charente et de la Charente Maritime (il y a un maximum de 29 « étrangers » observé le 6 juin à 15h pour une moyenne de 125 voitures sur les quais à cet horaire).

La majorité des employés des maisons de négoce se garent sur les quais durant leurs heures de travail, d'où l'importance de voitures ventouses. De nombreux parkings sont disponibles aux alentours des quais, tel que le parking M. Marchadier, en face d'Otard, et le parking de la Salle Verte, qui pourraient permettre de diminuer le nombre de voitures garées sur les quais.

➤ **Absence de stationnement pour les deux-roues**

Il n'y a pas de stationnements pour les vélos sur l'ensemble des quais de la Charente.

Se pose également le problème du stationnement des motos qui se garent sur les emplacements réservés aux voitures.



Photographie 48: Motos stationnées sur un emplacement réservé aux voitures

➤ **Des stationnements de bus mal utilisés et mal situés**

Il faut aussi noter que le stationnement des cars de tourisme pose problème. Des emplacements leur sont réservés devant Hennessy, pour des arrêts minutes. Mais les cars utilisent ces emplacements à durée limitée comme des places normales, car il n'existe pas de parkings dans la ville qui leur soient réellement réservés, où ils pourraient stationner durant la visite des groupes de tourisme. Concernant Otard, seuls deux emplacements pour bus leur sont réservés au niveau du square Henri Mesnard, ce qui est insuffisant. En outre, le lieu est assez inapproprié pour le stationnement de ces cars de tourisme, car ils empiètent sur la voirie.



Photographie 49: Car de tourisme stationné devant le square Henri Mesnard

- **Chemins piétons peu sécurisés**
 - **Absence de continuité de la promenade piétonne**

Les quais ne sont pas toujours un endroit très sécurisé pour les piétons malgré la présence de la promenade. En effet, la sécurité n'y est pas assurée en continu en raison de la présence d'une rupture du cheminement piéton qui oblige le promeneur à marcher sur la chaussée.

Sous le pont Saint-Jacques, la promenade piétonne se réduit en un simple trottoir de 1,05 m.

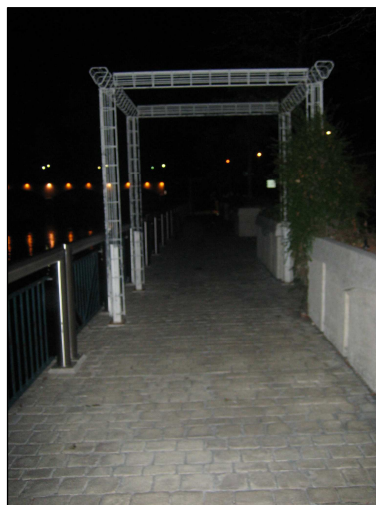


Photographie 50: Rupture de la promenade piétonne avant le pont Saint-Jacques

Photographie 51: Rétrécissement de la promenade piétonne sous le pont Saint-Jacques

- **Eclairage insuffisant au niveau de la promenade piétonne**

Les lampadaires placés le long des bâtiments n'éclairent pas suffisamment la promenade, ce qui n'incite pas les touristes à s'y rendre à la nuit tombée.



Photographie 52: Promenade piétonne le long de la Charente de nuit

➤ **Absence de continuité des trottoirs**

Côté bâti, il n'y a pas toujours continuité du trottoir, comme devant les tours Saint-Jacques, par exemple.



Photographie 53: Absence de trottoir pour les piétons devant les tours Saint-Jacques

➤ **Peu de passages piétons sur les quais**

Il n'existe pas de passage piéton au niveau du grand carrefour, devant le château de Cognac.



Photographie 54: Carrefour de taille importante devant le château de Cognac sans passage piéton

- **Absence d'ombre sur la promenade piétonne**

Sur la promenade côté Charente, le manque d'ombre peut rendre le cheminement des piétons désagréable lorsqu'il fait très chaud.



Photographie 55: Promenade piétonne sans ombre un jour ensoleillé

- **Non accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite**

Le revêtement des trottoirs n'est pas adapté au cheminement des personnes à mobilité réduite car, par endroits, il n'est pas plan et il n'y a pas de « bateaux » permettant la descente des trottoirs.



Photographie 56: Revêtements des trottoirs (enrobé ou pavé) non adaptés aux personnes à mobilité réduite

Il n'existe aucune rampe d'accès aux bâtiments pour les handicapés. Devant Hennessy, les personnes à mobilité réduite sont obligées de remonter une partie de la rue pavée de la Richonne, après s'être garées, pour pouvoir rejoindre la rampe d'accès au bâtiment.



Photographie 57: Rampe d'accès à Hennessy pour les personnes à mobilité réduite

- **Manque de sécurité sous le pont Saint-Jacques pour les automobilistes**

Sous le pont Saint-Jacques, la voirie est étroite et à double sens, avec un manque de visibilité. Certains véhicules hauts se déportent alors sur la voie de gauche lorsqu'ils quittent les quais, ce qui augmente la dangerosité du passage.



Photographie 58: La voirie sous le pont Saint-Jacques: un passage dangereux

- **Manque d'attractivité du square Henri Mesnard**

Le square Henri Mesnard est peu attractif. La présence de toilettes publiques obsolètes dégrade fortement son image et son mobilier urbain est démodé et en mauvais état.

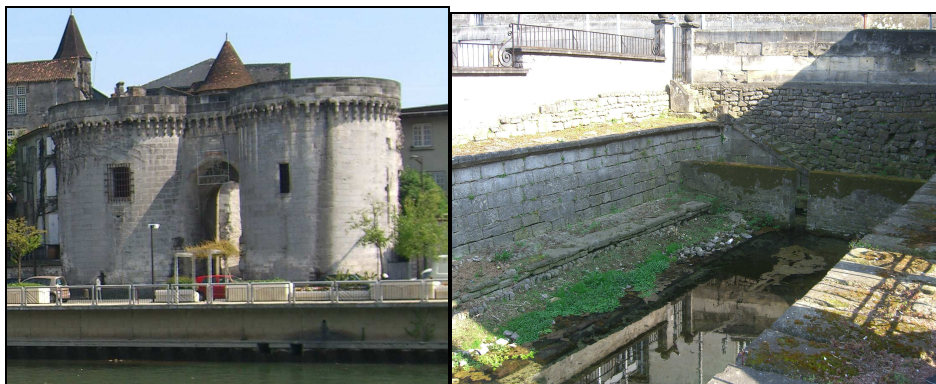
Par ailleurs, ces toilettes, comme celles au niveau du port, sont très mal indiquées.



Photographie 59 : Les toilettes publiques du square Henri Mesnard

- **Un patrimoine bâti peu entretenu et non mis en valeur**

Il y a sur les quais la présence de bâti remarquable comme la porte Saint-Jacques, un des symboles de Cognac, ou le Trou Charlotte, ancien lavoir. Ces deux monuments ne sont pourtant pas mis en valeur et nécessiteraient une réhabilitation.



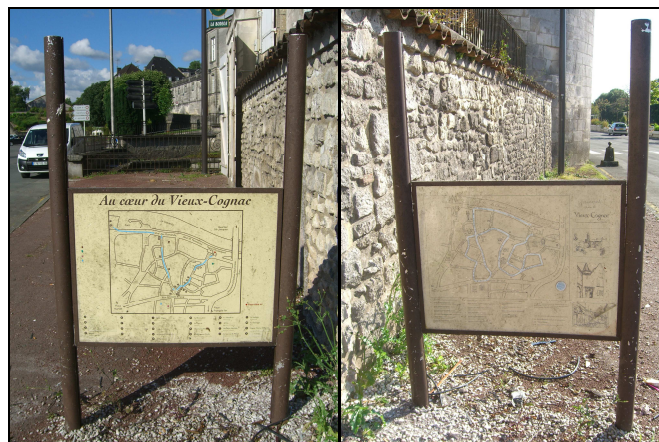
Photographie 60 : La porte Saint-Jacques

Photographie 61 : Le Trou Charlotte

- **Une signalétique défectueuse**

- **Sur les quais**

Mauvaise, voire absente, la signalétique sur les quais, présentant un plan de la ville et des sites touristiques, n'encourage pas les touristes à poursuivre leur découverte du centre-ville.



Photographie 62 : La signalétique présente sur les quais

- **Sur le port**

Aucune information ne renseigne les touristes fluviaux sur les commerces et les services présents au niveau du port et dans la ville. En outre, aucune signalétique ne les incite à découvrir la ville.

L'accès à l'ancien chemin de halage n'est pas visible pour les promeneurs car le panneau l'indiquant est très mal placé.



Photographie 63: Signalétique du chemin de halage au niveau du port

- **Manque d'activités commerciales ou de restauration**

Il n'existe qu'un seul restaurant sur les quais, d'où un manque de dynamisme commercial.

- **Un port peu animé et une gabare non mise en valeur**

Le port est peu animé. Jusqu'en 2008, il y avait une activité de location de pénichettes mais celle-ci a été arrêtée pour des problèmes de conjoncture économique. Une gabare est également amarrée près du port. C'est une attraction touristique importante mais son embarcadère, ouvrage technique moderne, et sa billetterie sont en décalage avec son style historique.



Photographie 64 : Embarcadère et billetterie de la gabare

2.3.1.3. Les enjeux mis en évidence sur les quais

- **Diminuer la place de la voiture, sécuriser les modes de transport doux et rendre les quais accessibles à tous**

Tout d'abord, il s'agit de maintenir les deux sens de circulation car les quais sont un axe majeur de la ville et ils ne doivent pas constituer un obstacle dans les échanges Est/Ouest. En outre, la piétonisation de la rue Aristide Briand, dans le centre ancien, supprime un axe important de circulation au sein du centre-ville. La circulation sur les quais sera donc renforcée.

Ensuite, il est nécessaire d'assurer la fluidité du trafic tout en garantissant la sécurité des différents usagers, qu'ils soient automobilistes, deux-roues ou piétons. Des aménagements à destination des modes de déplacement doux doivent être réalisés. Plus généralement, l'ensemble des quais doit devenir accessible à tous les usagers.

- **Ouvrir des perspectives sur le fleuve**

Les perspectives sur le fleuve doivent être ouvertes, ce qui passe notamment par la diminution du stationnement sur les quais et la suppression des jardinières.

- **Favoriser le tourisme et dynamiser le port**

Enfin, un des enjeux les plus importants est le développement du tourisme, avec la création d'un lien entre le centre-ville et les quais, accompagné d'une signalétique appropriée, qui incitera les touristes à découvrir la ville de Cognac, autrement qu'à travers les maisons de négoce. La dynamisation du port pourra également contribuer au dynamisme touristique des quais.

Constats	Enjeux	Projets en cours	Solutions
<p><u>Circulation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voirie trop large d'où une vitesse excessive • Piste/voie cyclable inexistante 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir les deux sens de circulation • Conserver la fluidité du trafic 		<ul style="list-style-type: none"> • Conserver deux voies de circulation de trois mètres de large • Éviter la mise en place de dos d'âne • Créer une piste/voie cyclable
<p><u>Accessibilité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Revêtements des trottoirs non adaptés • Absence de « bateaux » pour les personnes à mobilité réduite • Absence de trottoirs par endroits, côté bâti • Rupture de la promenade au niveau de l'encorbellement par endroits, côté Charente • Places « handicapé » mal situées 	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre les quais accessibles à tous 	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre les bâtiments d'Hennessy accessibles aux personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer des « bateaux » pour les personnes à mobilité réduite • Refaire les trottoirs (continuité et revêtement) • Créer des cheminements adaptés aux personnes à mobilité réduite
<p><u>Sécurité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Peu de passages piétons • Carrefour dangereux • Eclairage insuffisant sur la promenade piétonne • Mauvaise visibilité sous le pont Saint-Jacques 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les quais pour les modes de déplacements doux et les automobilistes 		<ul style="list-style-type: none"> • Créer une zone 30 • Créer des passages piétons • Installer des lampadaires
<p><u>Aménagement paysager et qualité d'accueil :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'ombre sur la promenade • Perspectives sur le fleuve obstruées par l'encorbellement, les jardinières et les voitures stationnées le long des quais • Square Mesnard peu accueillant et peu accessible 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrir des perspectives sur le fleuve • Aménager les quais de manière accueillante et esthétique 		<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer les jardinières • Supprimer les stationnements le long de la Charente • Planter des végétaux permettant des zones ombragées • Modifier le style des balustrades • Revoir l'aménagement du square

Constats	Enjeux	Projets en cours	Solutions
<u>Stationnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Trop nombreux stationnements des deux côtés de la voirie • Stationnements réservés aux cars insuffisants et mal situés • Absence de stationnements pour les deux-roues 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la place de la voiture • Favoriser les modes de transport doux • Favoriser le stationnement des cars de tourisme 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des stationnements pour les vélos et les motos • Réduire le nombre de stationnements automobiles • Réorganiser le stationnement des cars de tourisme
<u>Information et signalétique :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Absence d'information pour les piétons et les touristes fluviaux • Signalétique limitée et en mauvais état pour rejoindre le centre-ville • Toilettes publiques en mauvais état, mal situées et mal indiquées • Mauvaise continuité du chemin de halage au niveau du port 	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter les touristes à se rendre dans le centre-ville par une bonne information 	<ul style="list-style-type: none"> • Création de circuits touristiques piétons (CdC) • Mise en place d'un petit train touristique en Juin 2009 (Privé) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une signalétique et de panneaux Relais-Information-Service • Réhabiliter les toilettes publiques • Indiquer l'ancien chemin de halage avec la pose d'une signalétique
<u>Port</u> <ul style="list-style-type: none"> • Port peu animé • Embarcadère de la gabare en désaccord avec son style historique 	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser le port 		<ul style="list-style-type: none"> • Trouver une alternative aux pénichettes • Refaire l'embarcadère et la billetterie de la gabare en accord avec son style
<u>Animation</u> <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'activités • Présence de bâtis remarquables dégradés • Présence des maisons de négoce, principaux lieux touristiques 			<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des activités commerciale et de restauration • Restaurer les tours Saint-Jacques et le Trou Charlotte

Tableau 5 : Synthèse du diagnostic sur les quais

2.3.2. Propositions d'aménagement des quais de la Charente

2.3.2.1. Des éléments de réaménagement communs à l'ensemble du site

2.3.2.1.1. Proposition de quatre profils de voirie différents sur les quais

Pour répondre aux différents enjeux mis en évidence dans la partie précédente, plusieurs propositions d'aménagement ont été réalisées. Tout d'abord, il est envisageable de supprimer les stationnements sur les quais afin de privilégier au maximum les modes de transport doux. Cependant, il faudra prévoir en remplacement des parkings pour les véhicules qui stationnent actuellement sur les quais. Il est également envisageable de retrouver les anciens quais en pierre de la Charente en supprimant l'encorbellement réalisé durant les années 1990 et 1991 au-dessus de la Charente.

Ainsi, quatre profils de voirie ont été envisagés, à l'aide de différentes coupes réalisées sur toute la longueur des quais (cf. annexe n°6 p.281), avec pour objectifs communs de donner une place plus importante aux piétons et aux vélos plutôt qu'aux véhicules motorisés.

Il a été fait le choix, pour chaque proposition, d'aménager :

- une promenade piétonne
- une piste cyclable bidirectionnelle afin de permettre aux cyclistes de circuler en bord de Charente, ce qui est plus agréable. Cette piste cyclable fera, d'un bout à l'autre des quais, trois mètres de large, ce qui correspond à la largeur nécessaire à ce type d'aménagement. Elle sera physiquement séparée de la voirie par une bordure minérale pour permettre une meilleure sécurité des usagers.
- une voirie de 6 m de large sur toute la longueur des quais. Celle-ci ne peut pas avoir une taille inférieure à 6 m en raison du passage des cars de tourisme.
- des stationnements, qui devront toujours être localisés côté bâti et non côté Charente afin d'ouvrir des perspectives sur le fleuve sauf au droit des monuments historiques, des tours Saint-Jacques jusqu'au pont Saint-Jacques.
- un trottoir, côté bâti, qui fera toujours un minimum de 1,6 m afin de permettre un cheminement « handicapé » de taille suffisante.

L'aménagement représenté sur les profils de voirie suivants correspond à l'aménagement proposé entre la place de la Salle Verte et le Trou Charlotte.

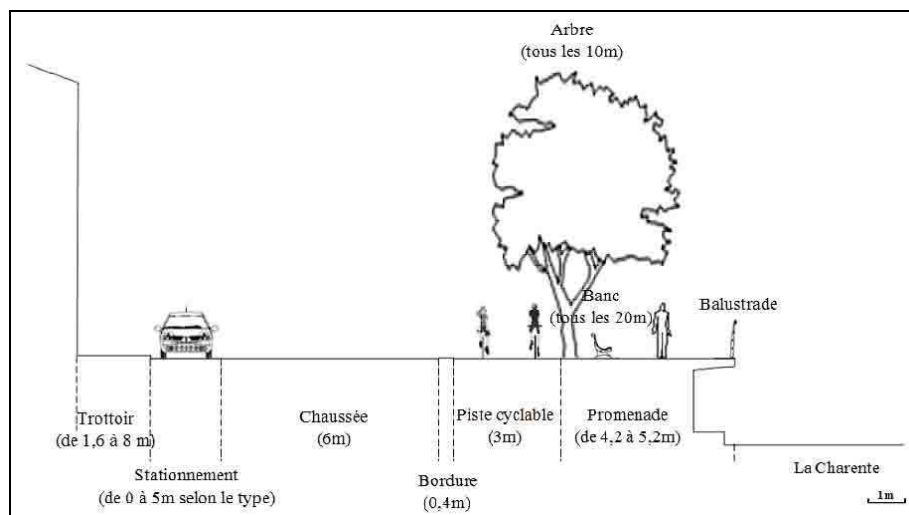


Figure 54 : Profil de voirie n°1 - Avec stationnement et avec encorbellement

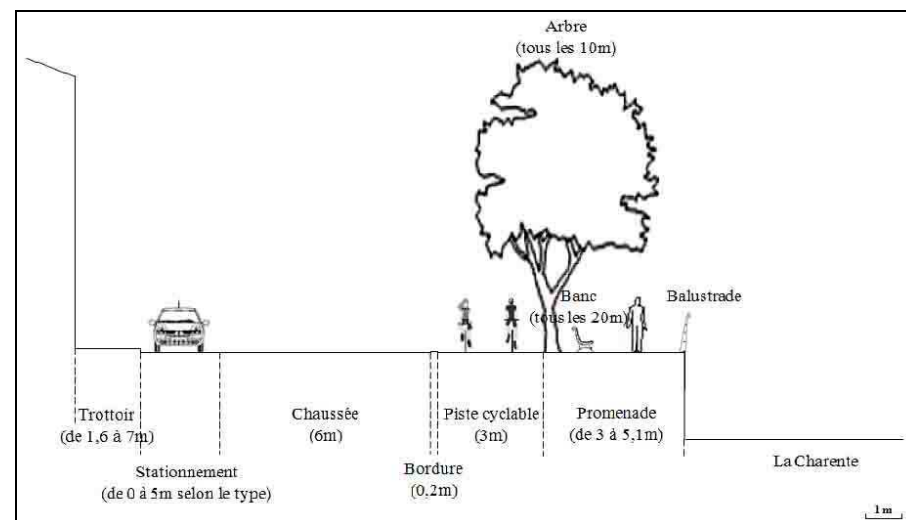


Figure 56 : Profil de voirie n°3 - Avec stationnement et sans encorbellement

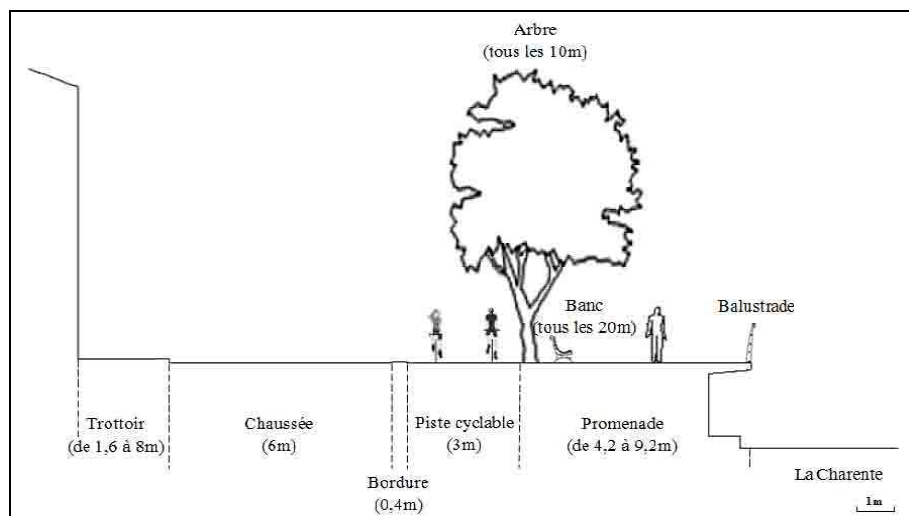


Figure 55 : Profil de voirie n°2 - Sans stationnement et avec encorbellement

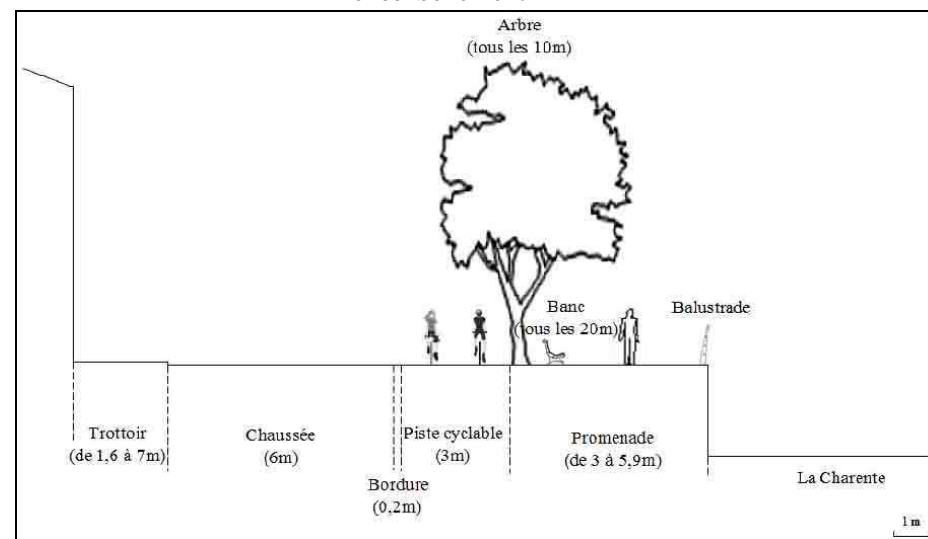


Figure 57 : Profil de voirie n°4 - Sans stationnement et sans encorbellement

Cependant, seul le profil de voirie n°1 a été retenu et détaillé plus précisément.

En effet, le choix a été fait d'éliminer les propositions d'aménagement sans stationnement car il est nécessaire de conserver des déposes minute pour les cars de tourisme et des emplacements pour la navette. En outre, les stationnements sont principalement utilisés la semaine en pleine journée donc essentiellement par les employés des maisons de cognac (cf. paragraphe 2.3.2.1.3 p 132).

Il sera cependant possible, par la suite, de supprimer ces stationnements et d'agrandir les trottoirs en fonction de l'évolution souhaitée.

L'encorbellement sur les quais est également conservé car il s'agit d'un aménagement récent qui a permis de gagner de l'espace pour la promenade piétonne. En outre, cet aménagement a été réalisé afin de consolider les quais, ceux-ci s'effondrant. Ainsi, la suppression de l'encorbellement devrait être accompagnée d'une remise en état des quais, d'où des travaux nécessitant un investissement financier et technique important.

2.3.2.1.2. Profil de voirie retenu : avec stationnement et encorbellement

- **Coupe transversale du profil de voirie retenu (cf. figure 54 p.126)**

Pour la solution retenue, avec stationnement et en conservant l'encorbellement, la promenade piétonne mesure entre 4,20 m et 5,20 m selon la localisation sur les quais. La bordure de séparation entre la piste cyclable et la chaussée mesure 0,40 m et le trottoir mesure entre 1,6 m et 8 m au niveau du Trou Charlotte (cf. annexe n°6 p.181).

- **Plan masse du réaménagement des quais : mise en place d'une zone 30 et de passages piétons surélevés**

L'espace piéton (représenté en rouge sur le plan suivant) occupe une place prédominante sur l'ensemble de l'aménagement. Il s'agit de la promenade, des trottoirs, des passages piétons et des différentes places minérales (la place de la Salle Verte, la place autour du Trou Charlotte et la place autour du square Mesnard).

L'ensemble des quais pourra être classé en zone 30 afin de permettre une parfaite mixité des modes de transport. Grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés, les cheminements doux seront plus sécurisés et seront donc favorisés. Cette zone 30 pourra s'étendre du giratoire du port au pont Saint-Jacques. Les entrées et les sorties de la zone 30 doivent être clairement identifiées à la fois par des panneaux règlementaires mais aussi par des aménagements spécifiques attirant l'attention des automobilistes et les contraignant à ralentir. On pourra, par exemple, utiliser des revêtements de sols différents.

Certains passages piétons seront surélevés afin de forcer les véhicules à ralentir et pourront être réalisés avec un revêtement différent de celui de la route. Cependant, la pente sera très douce du fait du passage des cars de tourisme. Il s'agit des passages piétons de la place de la Salle Verte, devant le musée de Hennessy et devant les tours Saint-Jacques. Les autres présenteront néanmoins un revêtement différent de la route afin de bien marquer leur emprise.

Le traitement d'une voirie en zone 30 n'a pas d'impact sur la fluidité de la circulation. L'ensemble de l'aménagement permet de conserver cinquante-trois places de stationnement, éloignés des monuments historiques.

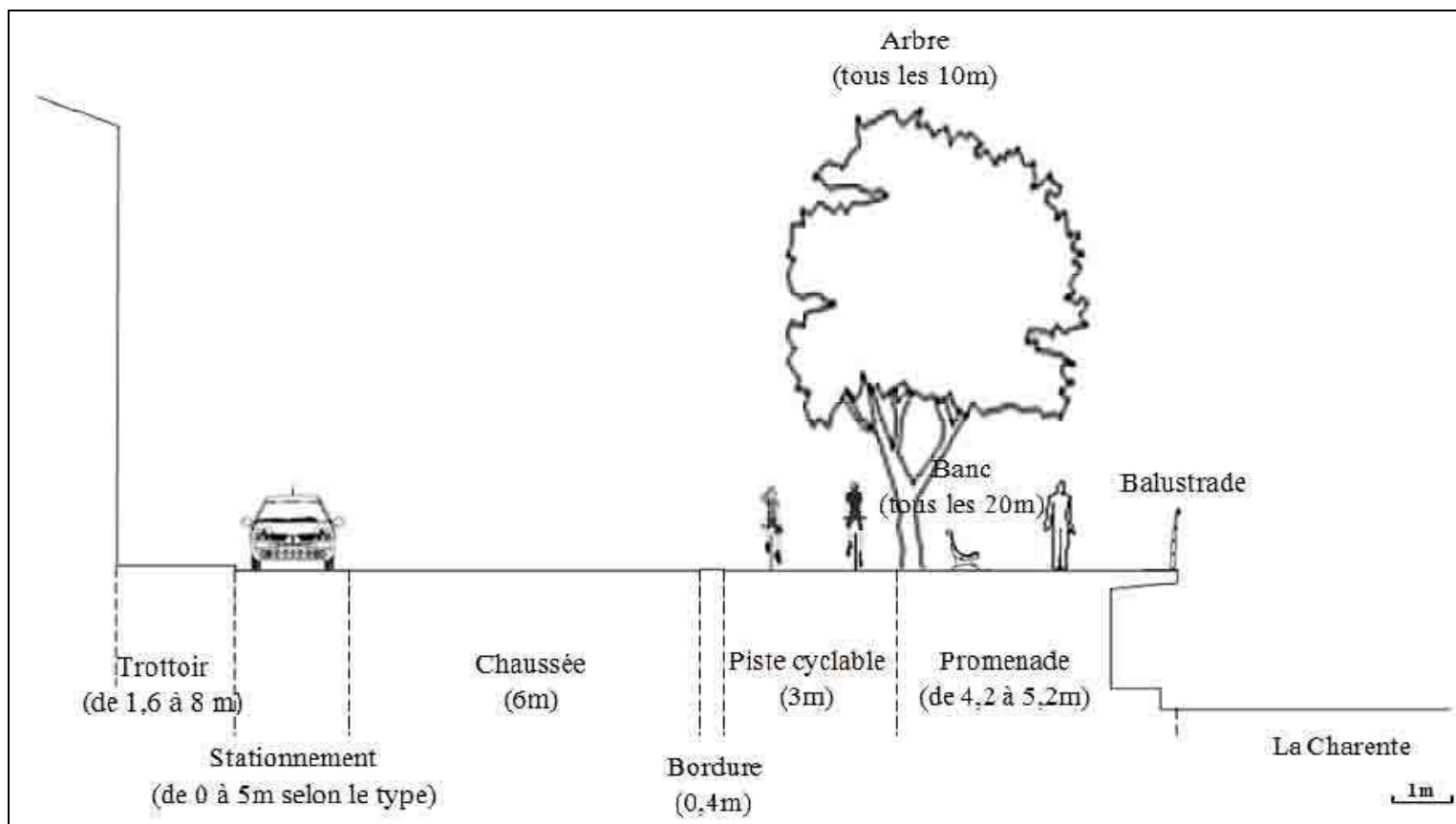


Figure 58 : Profil de voirie n°1 - Avec stationnement et avec encorbellement



Figure 59 : Plan masse de l'aménagement des quais de la Charente

- **Systemes d'évacuation des eaux sur les quais**

Actuellement, l'évacuation des eaux de chaussée sur les quais se fait à l'aide de deux systèmes de récupération des eaux de pluie :

- un aco-drain, situé entre la promenade et la chaussée, côté Charente
- un caniveau, situé entre la chaussée et le trottoir, côté bâti.



Photographie 65 : Système d'aco-drain actuellement en place sur les quais

En outre, l'encorbellement a été créé avec une pente de 2% orientée vers la Charente afin de permettre l'évacuation des eaux de ruissellement dans le fleuve.

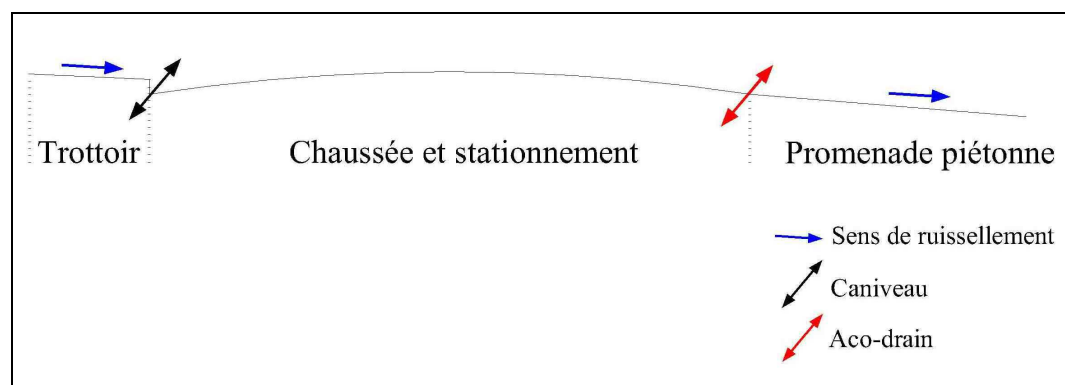


Figure 60 : Principe actuel de récupération des eaux de pluies

Avec l'agrandissement de la promenade piétonne, l'aco-drain sera supprimé. Il est donc nécessaire de revoir l'écoulement des eaux de pluie :

- la route aura une forme bombée pour permettre l'écoulement des eaux de part et d'autre de celle-ci.
- on recréera un caniveau entre les stationnements et la chaussée afin de récupérer les eaux ruisselant à la fois sur les trottoirs, sur les stationnements et sur une partie de la chaussée.
- on créera un caniveau entre la piste cyclable et la chaussée afin de récupérer une partie des eaux de chaussée.
- la promenade et la piste cyclable devront conserver l'inclinaison de 2% vers le fleuve afin de permettre le ruissellement des eaux de pluie. Il n'y aura donc pas de séparation physique entre la promenade piétonne et la piste cyclable. Seuls le mobilier urbain, les plantations et les revêtements marqueront les différentes zones.

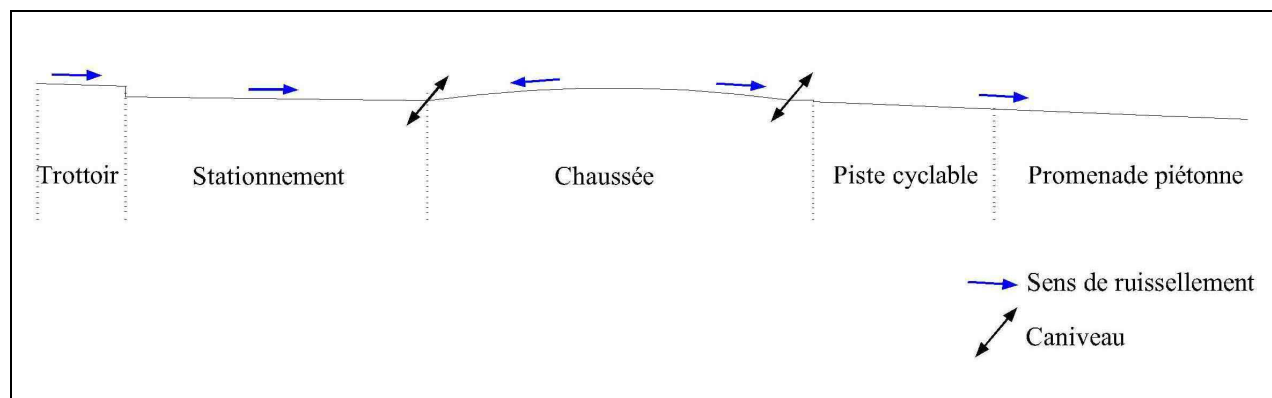


Figure 61 : Futur principe de récupération des eaux de pluies

2.3.2.1.3. Création et suppression de stationnements

- **Stationnement des voitures**

D'après les comptages réalisés (cf. annexe n°4 p.279), il a été mis en évidence un nombre important de véhicules stationnés sur les quais durant la semaine en pleine journée. En effet, un maximum de 163 voitures stationnées (nombre observé le 26 mai à 10h) a été comptabilisé pour seulement 139 places réellement matérialisées sur la chaussée et il y a, en moyenne, 141 voitures stationnées à 10h et 125 à 15h. En revanche, seuls 79 véhicules au maximum (nombre observé le 6 juin à 15h) ont été comptabilisés le weekend, tout horaire confondu.

Il apparaît donc nécessaire de conserver quelques places de stationnement sur les quais pour les employés des maisons de négoce et de prévoir quelques stationnements à proximité pour ces mêmes employés. Concernant les touristes, des parkings relais seront aménagés sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin et des navettes permettront de les conduire sur les quais.

D'après la proposition d'aménagement retenue, seules 53 places de stationnement subsistent sur les quais. Il faut donc trouver une alternative pour les 110 places manquantes.

Il a été mis en évidence, d'après les comptages, que le parking de la Salle Verte est actuellement sous-utilisé. Ce parking pourra donc servir d'alternative aux stationnements sur les quais. Cela sera développé plus en détail lorsque les propositions concernant l'îlot de la Salle Verte seront présentées (cf. paragraphe 2.4.2.1 p 174).

En outre, le réaménagement de l'îlot de la rue basse Saint-Martin s'accompagne de la création de parkings relais.

Les parkings Marchadier, Augier et de la place Beaulieu présentent des moyennes de fréquentation importantes en journée et il n'est donc pas envisageable de les utiliser en tant qu'alternative des stationnements supprimés sur les quais (cf. annexe n°4 p.279)

- **Stationnement des deux-roues**

L'aménagement d'une piste cyclable doit s'accompagner de la création de stationnements pour les vélos afin d'inciter les touristes et les habitants à utiliser ce mode de déplacement.

Des emplacements sont prévus au niveau de la place de la Salle Verte, devant la boutique de Hennessy et au niveau du square Henri Mesnard (cf. figures n°59,62,65 p 129,137,144).

Il est également utile de mettre en place des stationnements pour les motos afin d'éviter leur stationnement sur les places réservées aux voitures. Ces stationnements pourront être installés au niveau de la place de la Salle Verte (cf. figure n°62 p 137).

- **Stationnement des navettes**

Une navette électrique desservira les parkings relais afin de conduire les touristes vers les quais et le centre-ville. Il est donc nécessaire de prévoir des emplacements sur les quais pour cette navette. Ces stationnements seront positionnés au niveau de la place de la Salle Verte et de la boutique de Hennessy qui représentent deux sites touristiques majeurs des quais (cf. figures n°62 et 65 p 137 et 144). Pour les touristes désirant se rendre au château de Cognac, un arrêt est prévu devant la Villa François 1^{er} (cf. paragraphe 3.3.2.1 p 246).

Concernant la navette fluviale, deux arrêts seront prévus : un au port et un devant le square Henri Mesnard. Il faudra alors aménager des pontons avec des accessibilités handicapées (cf. paragraphe 3.3.2.1 p 246).

- **Stationnement des cars et du petit train**

De nombreux touristes visitent Cognac grâce à des tours opérateurs. De ce fait, ils arrivent en cars dans la ville et sont déposés devant les sites qu'ils visitent. Il est ainsi nécessaire de créer des déposes minute au niveau de la place de la Salle Verte, devant la boutique de Hennessy et à proximité de la maison de négoce Otard (cf. paragraphe 2.3.2.2.1 p 136). Des stationnements seront également créés sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin (cf. paragraphe 2.1 p 57).

En période estivale, le petit train touristique de Cognac devra stationner sur les quais. Il sera alors nécessaire de condamner soit un dépose minute de bus, soit des places de stationnement.

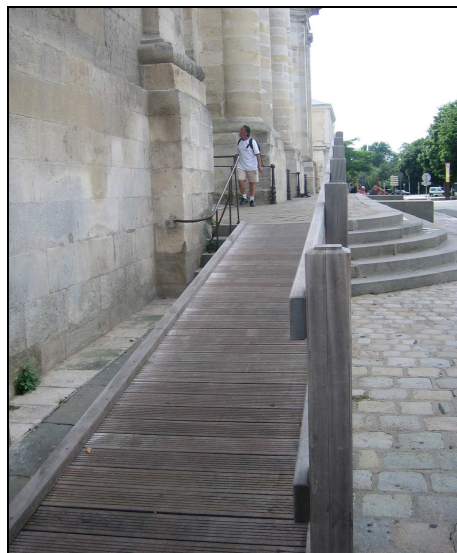
	Nombre de stationnements actuels	Nombre de stationnements après le réaménagement
Véhicules légers	136	53
Places "handicapé"	3	2
Navettes	0	2
Déposes minute	4	4
Cars de tourisme	2	0

Tableau 6 : Nombre de stationnements sur les quais avant et après le réaménagement

2.3.2.1.4. Accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite

Afin de favoriser l'accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite, l'ensemble de l'aménagement devra intégrer des cheminements handicapés :

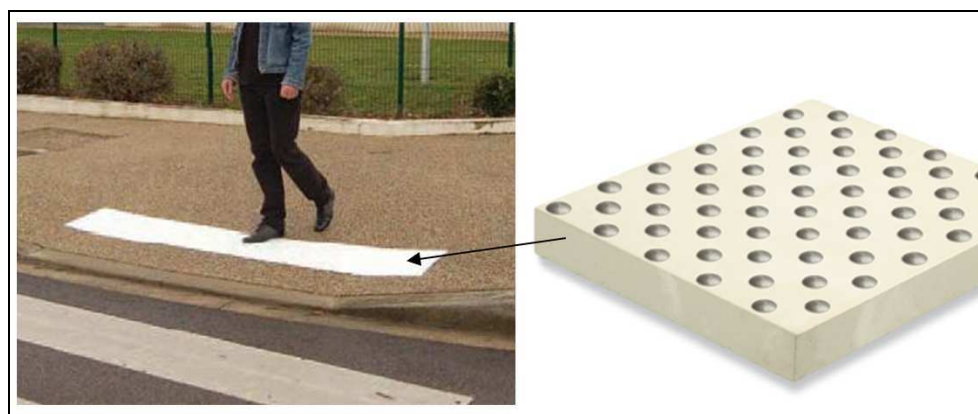
- d'au moins 1,40 m de large
- avec des revêtements de sols adaptés aux personnes à mobilité réduite, tels que le béton lavé, les dallages ou des pavés bien lisses
- reliant des rampes d'accès handicapés au niveau des bâtiments
- en lien avec la création de places de stationnement pour les handicapés, à savoir une pour cinquante places environ.



Photographie 66 : Exemple de rampe d'accès handicapé à un monument historique de La Rochelle (17)

Ainsi, sur les quais, seront proposés :

- la réalisation de trottoirs d'au moins 1,60 m de large afin de rendre le cheminement handicapé facile et agréable
- la modification des revêtements de sol dans la rue de la Richonne, actuellement pavée, le long de l'escalier de la boutique de Hennessy et ce jusqu'à la rampe « handicapé ». On pourra mettre des pavés lisses pour ne pas créer un contraste avec le revêtement de la rue.
- la mise en place de cheminements pour les personnes à mobilité réduite dans la rue Saulnier et la rue Grande, d'au moins 1,40 m de large, également en pavés lisses
- la réalisation de plans inclinés pour permettre aux handicapés de descendre des trottoirs, au niveau des passages piétons et à proximité des places handicapées. La pente de ces plans inclinés sera de 5%, en gardant à l'arrière du « bateau » un cheminement de 1,20 m. Au niveau des passages piétons surélevés, il ne sera pas nécessaire de réaliser ces « bateaux » car le passage piéton sera à la même hauteur que le trottoir pour permettre un cheminement piéton sans différence de dénivellation.
- la création de deux places de stationnement pour les handicapés au niveau de la boutique de Hennessy, qui pourront être à la fois utilisées par les employés de Hennessy et par les touristes se promenant sur les quais.
- la mise en place d'une signalisation des obstacles pour les malvoyants à l'aide de revêtements de sols spéciaux et de signaux sonores, par exemple. Des dalles podotactiles pourront ainsi être installées au niveau des passages piétons pour avertir les malvoyants quand ils approchent de la chaussée.



Photographie 67 : Installation de dalles podotactiles au niveau des passages piétons

Source : <http://www.techni-contact.com> (à gauche), <http://www.fabemi-tp.com> (à droite)

2.3.2.2. Eléments détaillés du réaménagement des quais

2.3.2.2.1. Proposition de réaménagement du carrefour devant le château de Cognac

- **Création d'un giratoire**

Afin de réduire l'emprise du carrefour devant le château de Cognac, la création d'un giratoire franchissable est proposé permettant la circulation des cars de tourisme. Celui-ci permettra également de sécuriser les cheminements doux avec la mise en place de passages piétons aux abords du giratoire. De plus, ce giratoire, associé à celui présent au niveau du port, permettra aux véhicules de faire demi-tour afin de pouvoir stationner dans le bon sens sur les quais, ce qui n'aurait pas été permis par la création d'un carrefour classique.

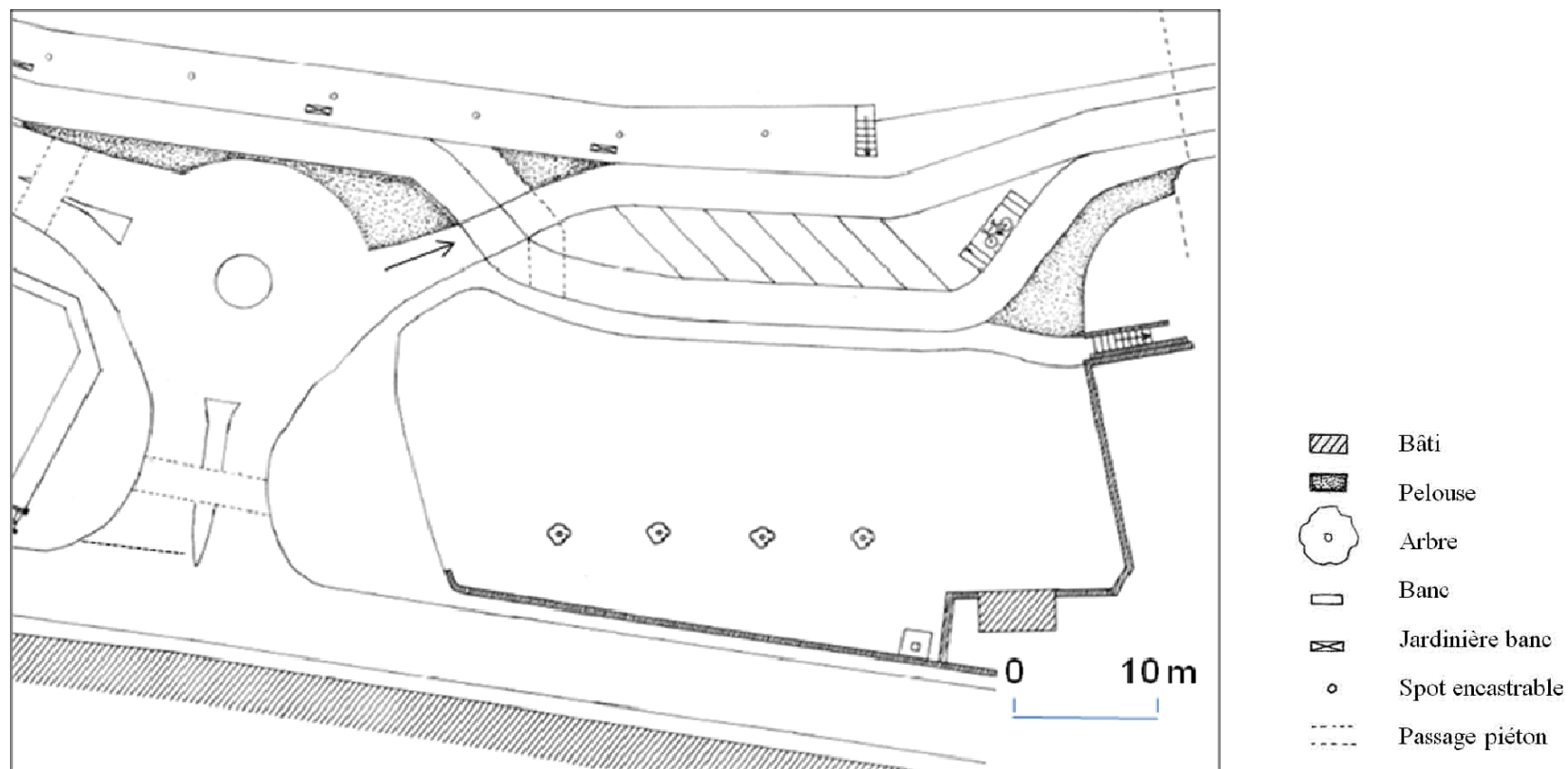


Figure 62 : Proposition d'aménagement des quais devant le château de Cognac

La taille recommandée pour un giratoire franchissable étant comprise entre 14 m et 20 m, la réalisation d'un rond-point de 18 m de diamètre est proposée, aux vues des contraintes locales (limite du bâti, nécessité de conserver l'emprise pour la promenade piétonne et la piste cyclable). L'îlot central mesurera alors 3,8 m de diamètre et pourra être réalisé, par exemple, en pavés béton ou en dalles béton préfabriquées.



Photographie 68 : Exemple de rond-point franchissable à Angoulême (16)

- **Création d'un sens unique**

Il sera également créé un sens unique sous le pont Saint-Jacques afin de permettre à la fois le passage des véhicules motorisés, d'une bande cyclable et d'un trottoir dans la continuité de l'aménagement réalisé sur les quais. Le passage sera alors plus sécurisé pour tous les usagers. La voie de circulation réservée aux véhicules motorisés sera située au milieu du pont pour qu'ils aient la plus grande hauteur possible pour circuler sous celui-ci.

Le sens unique sera créé des quais vers la place du Lavoisier pour permettre une deuxième sortie des quais évitant de passer par le boulevard Denfert Rochereau si ce passage n'est pas nécessaire, pour se rendre vers la base plein-air par exemple.

On veillera à prolonger la piste cyclable de l'autre côté du pont Saint-Jacques, au niveau de la place du Lavoisier, et à l'intégrer à la réflexion actuelle du Plan Vélo. Cette piste cyclable pourra se poursuivre par une bande cyclable dans la rue de la Font d'Enfer afin de rejoindre l'ancien chemin de halage. Elle pourra également se poursuivre jusqu'à la presqu'île dans l'impasse des moulins.

- **Réaménagement du carrefour de la rampe du Château et du boulevard Denfert Rochereau**

La création du sens unique sous le pont Saint-Jacques empêche les véhicules provenant du centre-ville par le boulevard Denfert Rochereau de se rendre sur les quais en passant par la place du Lavoir pour éviter le tourne-à-gauche en haut de la rampe du Château.

Il est donc nécessaire de réaliser un giratoire sur le boulevard Denfert Rochereau pour permettre aux véhicules de tourner à gauche vers les quais en toute sécurité. Celui-ci fera 15,50 m de diamètre et sera franchissable pour permettre le passage des cars de tourisme. Il contribuera également à la fluidité du trafic en heure de pointe. Des trottoirs de 1,50 m seront créés le long de la chaussée ainsi que des passages piétons pour permettre un cheminement piéton sécurisé. Le rond central du giratoire pourra être créé avec les mêmes matériaux que celui des quais.

La création de ce giratoire rendra inutile l'interdiction de tourner à gauche en direction du pont Saint-Jacques au sortir de la rampe du Château.

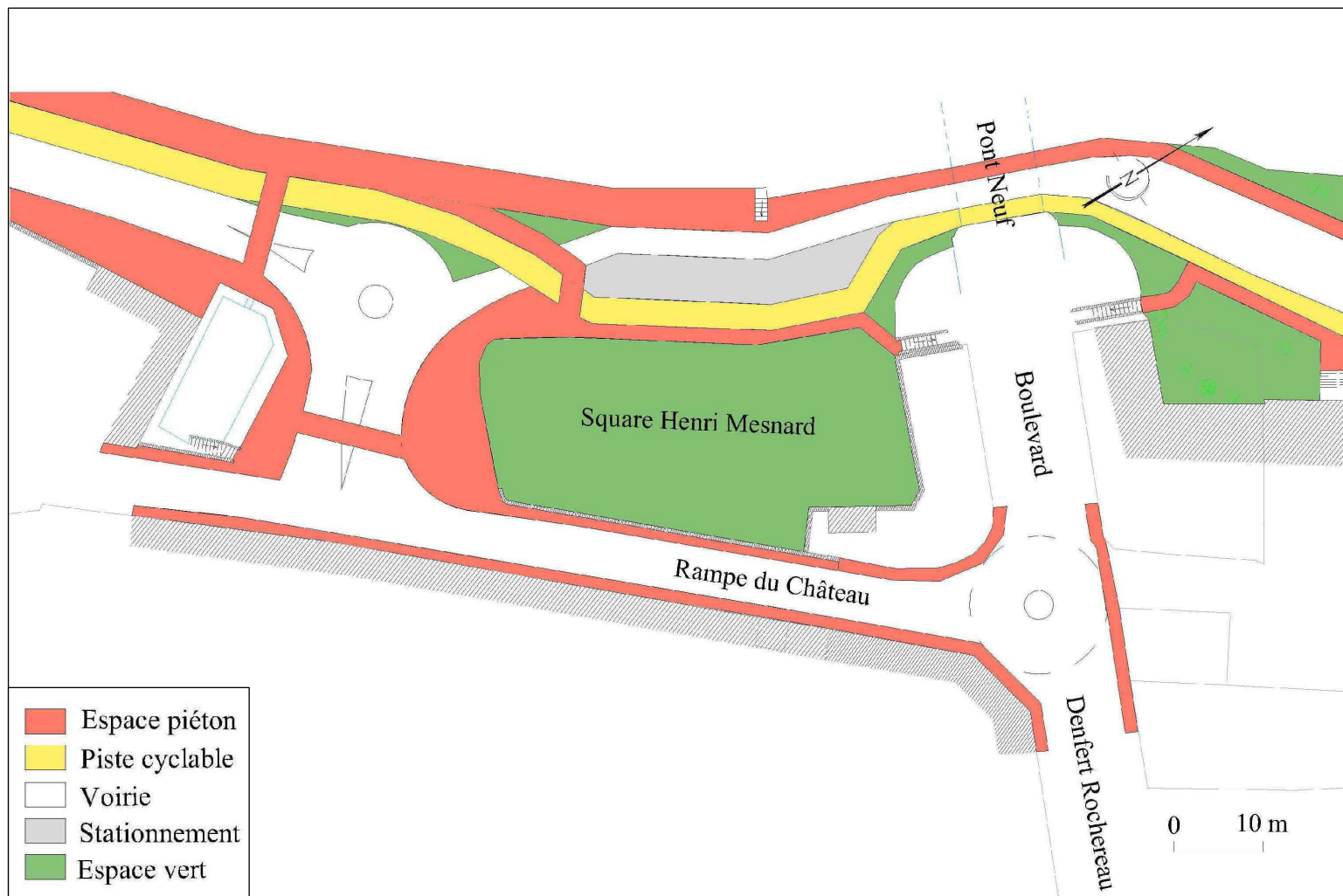


Figure 63 : Création d'un giratoire sur le boulevard Denfert Rochereau

- **Création de déposes minute pour les bus d'Otard**

L'aménagement proposé devant le square Henri Mesnard ne permet plus de conserver les places de stationnement pour les cars de tourisme.

On peut envisager la création de déposes minute dans la rue de la Font d'Enfer afin de déposer les touristes visitant le château de Cognac. Plusieurs déposes minute peuvent ainsi être proposés : un au niveau du monument aux morts pour déposer les visiteurs et trois le long des bâtiments pour les reprendre.

L'aménagement d'un petit giratoire de 16 m de diamètre, en extrémité de rue, permettra aux bus de faire demi-tour pour aller se garer soit aux parkings de l'îlot de la rue basse Saint-Martin, soit dans une parcelle appartenant à Hennessy, s'il y a acquisition par la commune. Cette acquisition permettrait également d'ouvrir des perspectives sur le fleuve.



Figure 64 : Proposition d'aménagement de déposes minute pour les visiteurs d'Otard

2.3.2.2.2. Proposition de réaménagement des quais de la Salle Verte

- **Agrandissement de la place de la Salle Verte et création d'un passage piéton surélevé**

La place de la Salle Verte représente un site important des quais. En effet, sur celle-ci sont présents le Musée des Arts du Cognac ainsi que l'Espace Découverte en pays du cognac, deux lieux touristiques importants. En outre, c'est également à cet endroit qu'est amarrée la gabare, qui attire de nombreux touristes.

Il est donc important au niveau de cette zone de créer un dépose minute de cars de tourisme, côté Charente, pour les bus arrivant du côté du pont Saint-Jacques, ainsi qu'un emplacement pour la navette et des stationnements pour les vélos et les motos.

La voirie étant réduite à six mètres de large, la place de la Salle Verte peut être agrandie. Il s'agit d'un parti d'aménagement qui vise à réduire les surfaces en enrobés au profit d'une extension de la place en continuité de l'aménagement réalisé sans stationnement pour ne pas gêner la visibilité des équipements culturels.

Un passage piéton surélevé sera créé afin de permettre un cheminement piéton sécurisé ainsi qu'une ouverture de perspectives sur le fleuve.

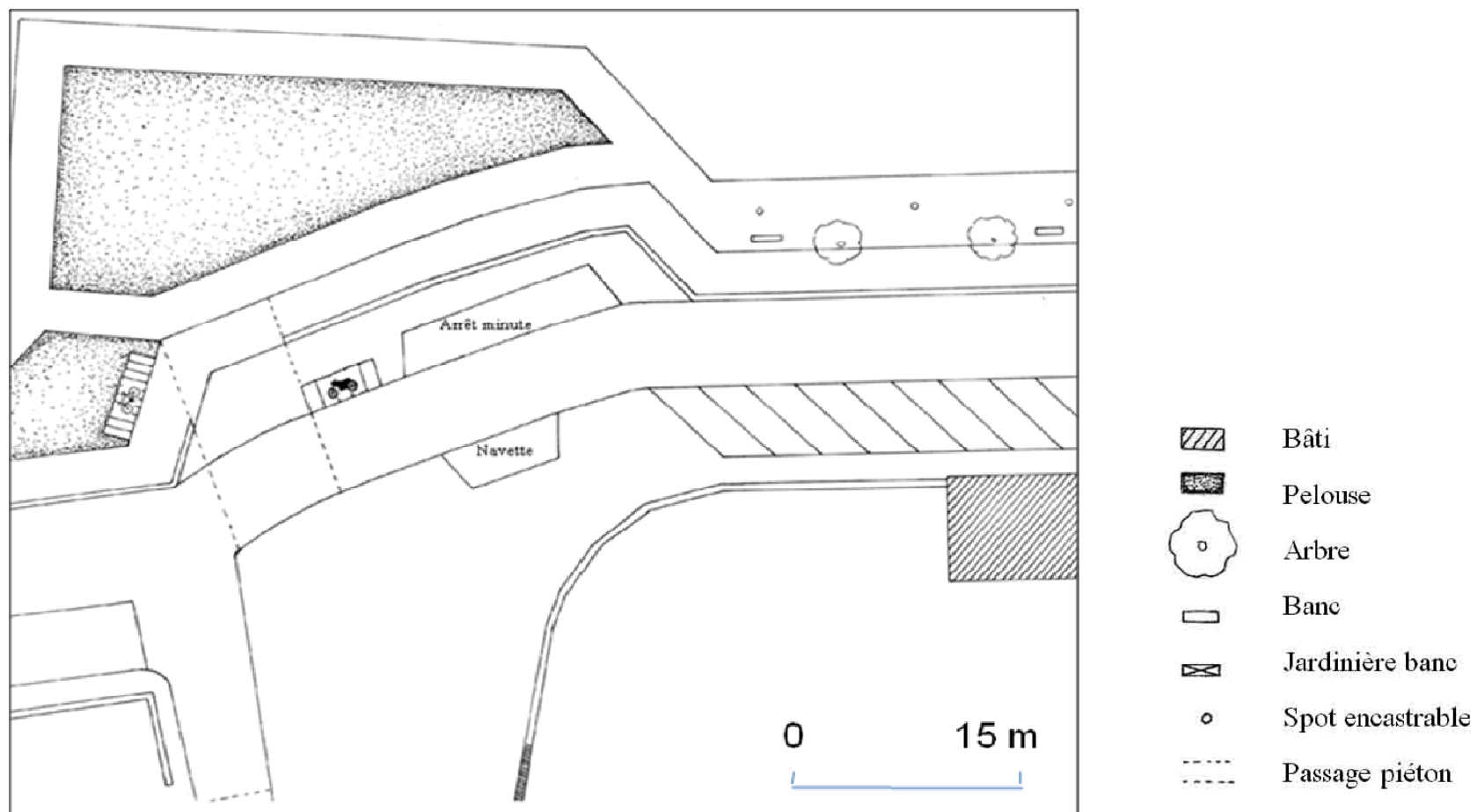


Figure 65 : Proposition d'aménagement des quais devant la place de la Salle Verte



Figure 66 : Ouverture de perspectives sur le fleuve depuis la place de la Salle Verte

- **Suppression de la cabane de la gabare et modification de son ponton**

La billetterie de la gabare pourra être déplacée à l'Espace Découverte afin de supprimer la cabane en bois et de laisser l'espace aux piétons. Cela permettrait également une valorisation de cet espace, aujourd'hui peu attractif. En outre, il est nécessaire de modifier le ponton de la gabare afin de le remplacer par un embarcadère en bois, plus en accord avec le style du bateau. Ce ponton devra également permettre une accessibilité de la gabare aux personnes à mobilité réduite.

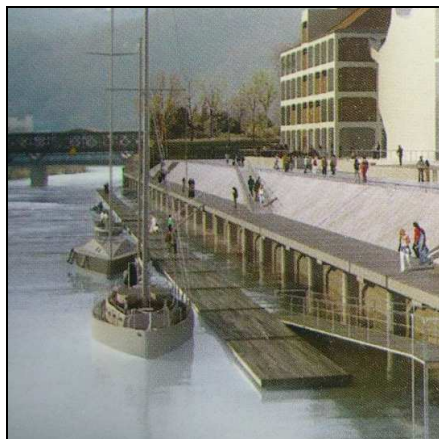


Figure 67 : Exemple de pontons en bois en projet à Besançon (25)

Source : Besançon : une cité dans le sillage de la Citadelle - Traits urbains n°20

On peut également envisager le déplacement de la gabare au niveau des anciens abattoirs où sont disponibles d'anciens quais en pierres qui rappelleraient son ancienne utilisation.

Afin de réduire les pollutions affectant la Charente, il faudra mettre en place au niveau du port un collecteur des eaux noires (toilettes) et des eaux grises (vaisselle) des pénichettes et de la gabare.

2.3.2.2.3. Proposition de réaménagement des quais devant le musée de Hennessy

La maison de négoce Hennessy accueille 45 000 visiteurs par an. Un tiers de ces touristes viennent en bus. Seront donc conservés à sa proximité deux arrêts minute de cars de tourisme. Un emplacement pour la navette sera également créé ainsi que des stationnements pour les vélos.

Un passage surélevé sera créé devant le musée pour sécuriser le passage piéton des visiteurs et des touristes.

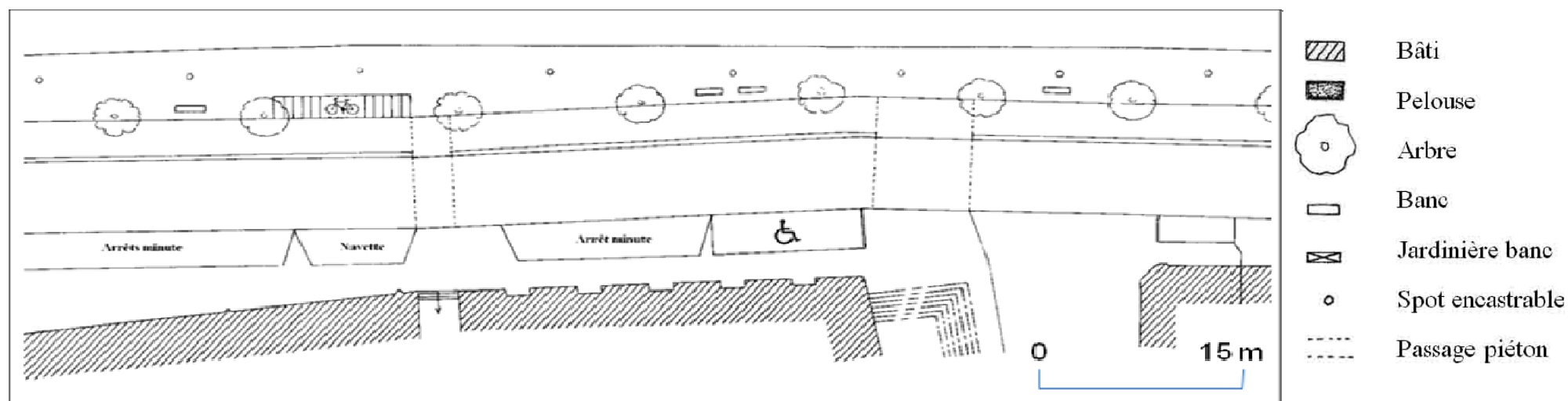


Figure 68 : Proposition d'aménagement des quais devant le musée de Hennessy

2.3.2.2.4. Proposition de réaménagement de l'espace autour des tours Saint-Jacques et du Trou Charlotte

- **Réhabilitation des tours Saint-Jacques**

Afin de valoriser un des symboles de la ville de Cognac, la porte Saint-Jacques, il serait nécessaire de réhabiliter les deux tours. Cela pourrait se faire en deux temps :

- ◆ tout d'abord, il s'agirait de soigner l'aspect extérieur et de sécuriser le cheminement pour se rendre en direction du centre-ville. Une mise en lumière permettrait également de mettre en valeur les tours à la tombée de la nuit.
- ◆ puis, il serait intéressant de restaurer l'intérieur des tours afin de permettre à terme l'accès aux visiteurs.

- **Réhabilitation de l'ancien lavoir**

Afin de mettre en valeur le Trou Charlotte, ancien lavoir situé à proximité de la porte Saint-Jacques, une place minérale autour de celui-ci pourrait être créée. Pour le rendre visible de tous, une partie du mur d'enceinte sera supprimée et remplacée par une grille en fer forgé.

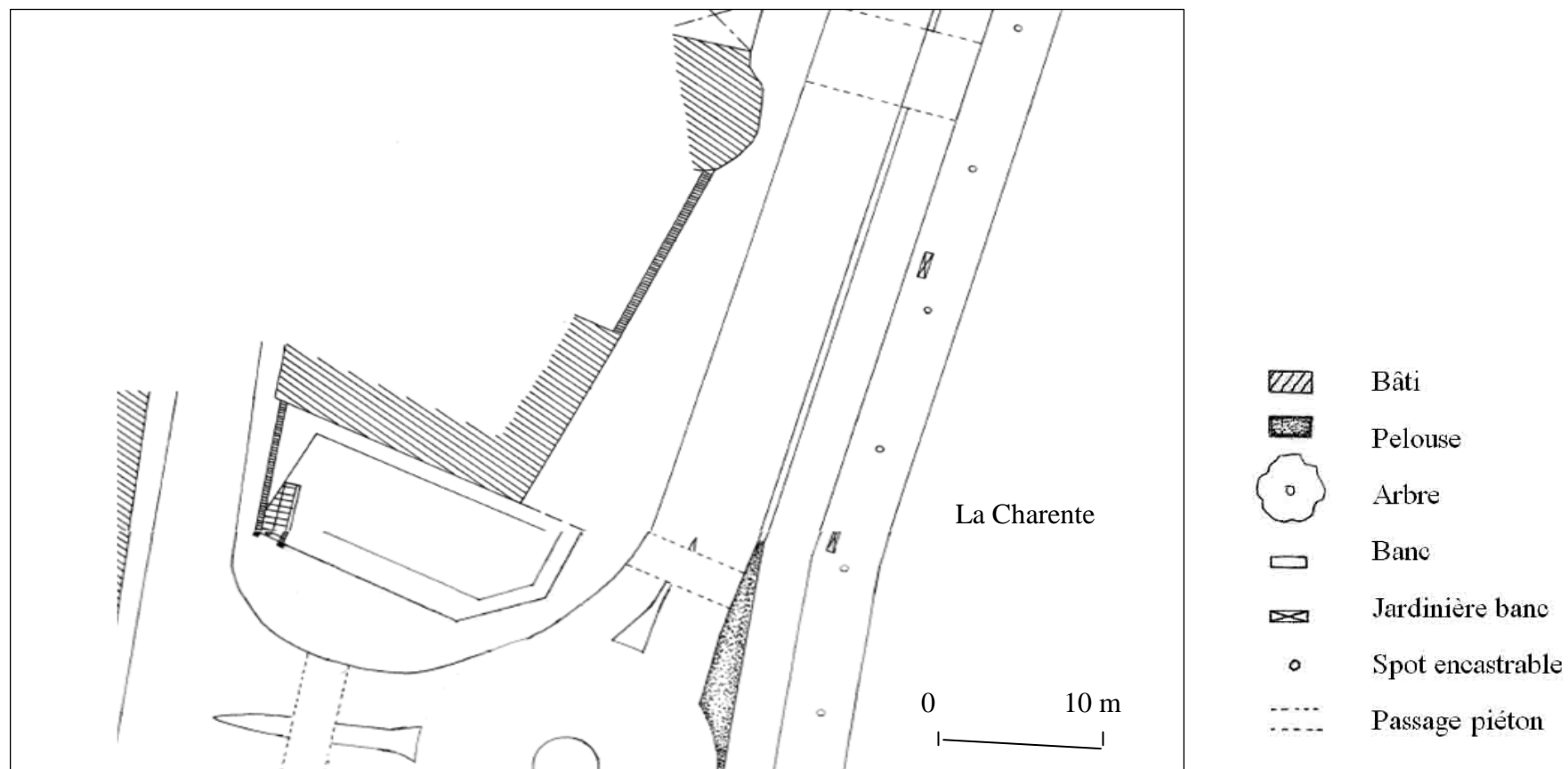


Figure 69 : Proposition d'aménagement d'une place autour du trou Charlotte

- **Dynamisation économique de la place du canton de la Fontaine**

Afin de dynamiser le secteur derrière les tours et ainsi inciter les touristes à se rendre dans le centre-ville, des artisans pourront être installés dans les bâtiments municipaux situés derrière les deux tours. L'antenne de l'Office de Tourisme pourra être supprimée car une nouvelle sera créée aux anciens abattoirs et celle des deux tours fait actuellement double emploi avec l'Espace Découverte.

L'association La Palette Cognaçaise, présente derrière les tours Saint-Jacques, pourrait également exposer régulièrement au public.

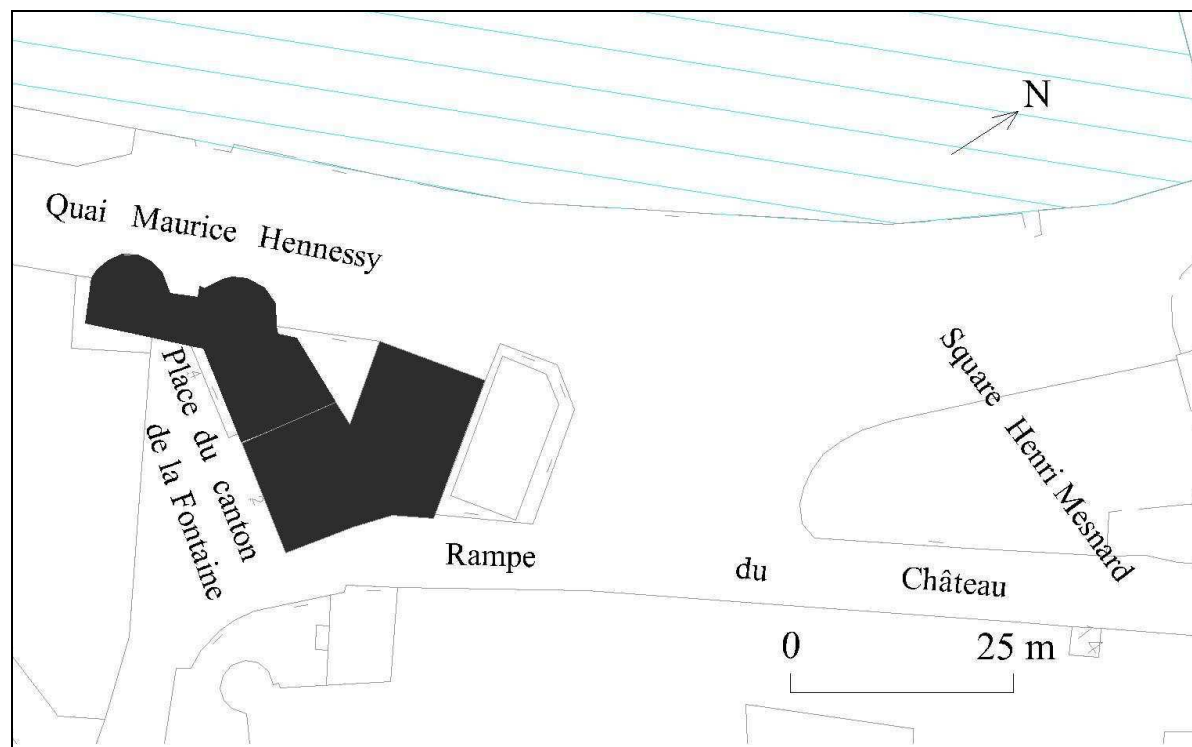


Figure 70 : Localisation de la place du canton de la Fontaine

2.3.2.3. Un nouvel aménagement paysager pour les quais

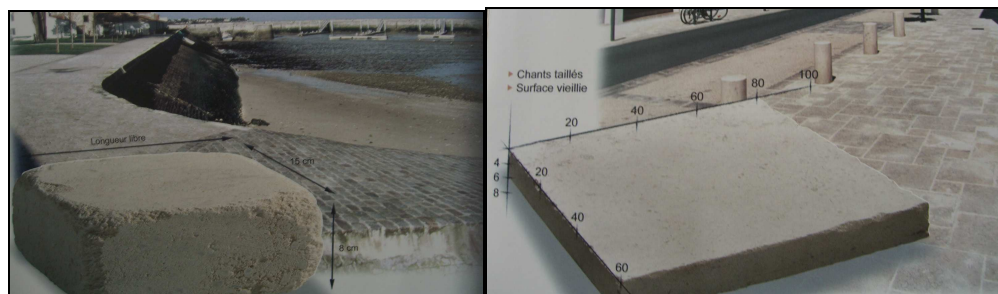
Afin de retrouver l'esprit des anciens quais, il est possible de jouer sur le traitement des matériaux et sur le mobilier urbain.

2.3.2.3.1. **Choix des revêtements**

Les revêtements de sols doivent permettre une accessibilité des quais à tous, tout en privilégiant les matériaux locaux. C'est pourquoi, il peut être envisagé de mettre en place des revêtements tels que le béton lavé ou des dallages et des pavés calcaires qui sont plus esthétiques mais moins chers que le béton lavé.



Photographie 69 : Trottoir bordant le parking de la Salle Verte réalisé en béton lavé



Photographie 70 : Exemple de pavés vieilliss

Photographie 71 : Exemple de dallage

Source : Carrière de Luget – Chaussée d'antan

La promenade piétonne, actuellement en plaques de synthèse, pourra donc être réalisée en béton lavé ou en pavés avec des bandes de dalles de calcaire, distancées tous les dix mètres, afin de rompre la monotonie.

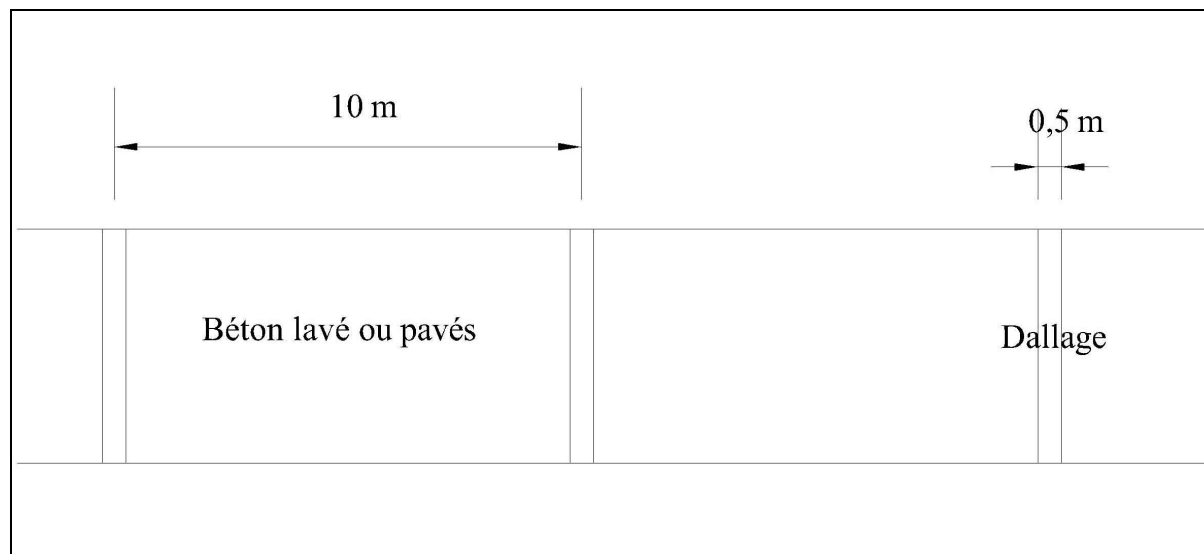


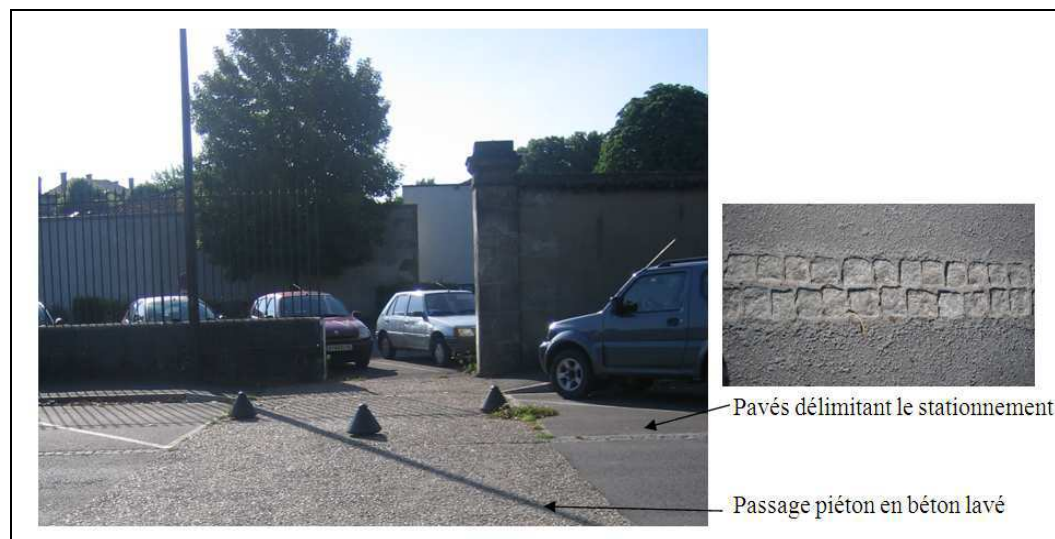
Figure 71 : Proposition de revêtements pour la promenade piétonne

De même, les trottoirs seront réalisés en béton lavé avec une alternance de dalles de calcaire. Les bordures de trottoirs seront également réalisées en calcaire.

Les passages piétons, surélevés ou non, seront créés en béton lavé, comme ceux déjà présents en face du port, afin de bien les distinguer de la chaussée.

La chaussée pourra être réalisée avec un enrobé de couleur foncée tandis que la piste cyclable pourra être réalisée avec un enrobé de couleur claire, dans les mêmes teintes que la promenade piétonne.

Une bande de pavés pourra être disposée le long de la chaussée afin de marquer la séparation avec les stationnements, comme c'est le cas actuellement en face du port.



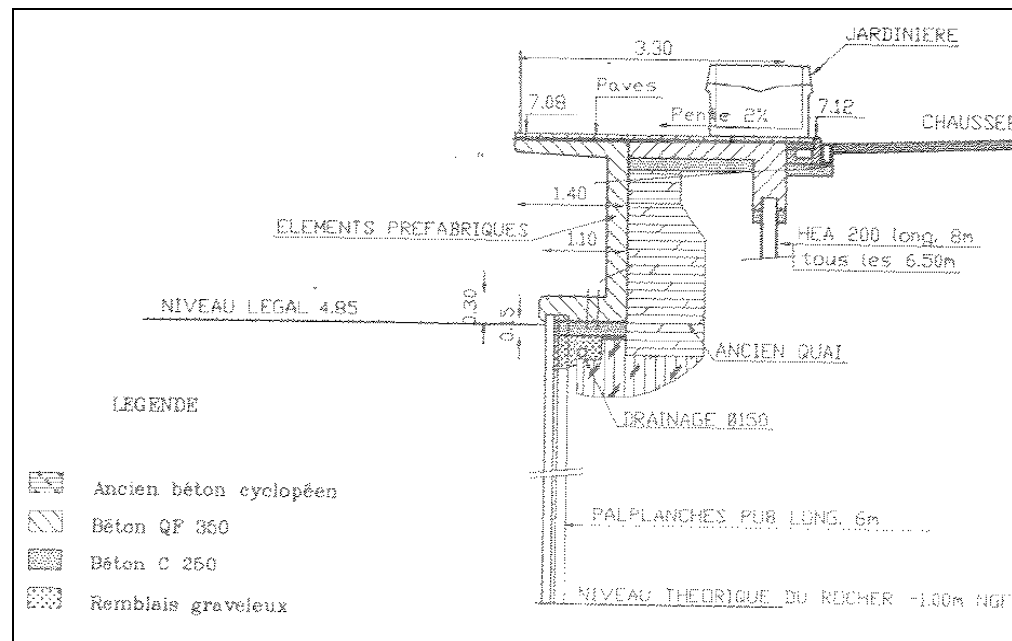
Photographie 72 : Revêtements des passages piétons et des stationnements en face du port

2.3.2.3.2. Mise en place d'un alignement d'arbres allongeant les perspectives

Concernant l'aménagement paysager, il a été choisi de supprimer les jardinières, qui obstruent actuellement la vue sur le fleuve, pour les remplacer par un alignement d'arbres. L'effet souhaité est d'obtenir des couronnes séparées les unes des autres et non un rideau continu de verdure qui obstruerait la vue sur les quais depuis la rive droite de la Charente. Des arbres de troisième grandeur (entre 10 et 15 m de hauteur), tels des frênes, des tilleuls ou des érables qui ont des ports en boule, seront plantés tous les 10 m. On privilégiera les tilleuls qui ont un système racinaire moins important que les frênes ou les érables.

Cet alignement ne sera cependant réalisé que sur la portion des quais comprise entre les tours Saint-Jacques et la place de la Salle Verte afin de dégager la vue sur les tours et sur le château de Cognac depuis l'autre rive.

La structure en béton de l'encorbellement empêche la plantation d'arbres à moins de 3,70 m du bord de la Charente.



Les arbres seront donc plantés régulièrement entre la promenade et la piste cyclable (à 30 cm de celle-ci) :

- pour faire de l'ombre sur la piste cyclable et sur la promenade
- afin de permettre une légère séparation physique entre ces deux voies
- en raison des réseaux actuellement présents sous la chaussée (cf. annexe n°6 p.290)

Il est nécessaire de creuser des fosses avec un coffrage béton de 9 m³ de volume pour le développement du système racinaire, tel qu'il est représenté sur le schéma ci-dessous.

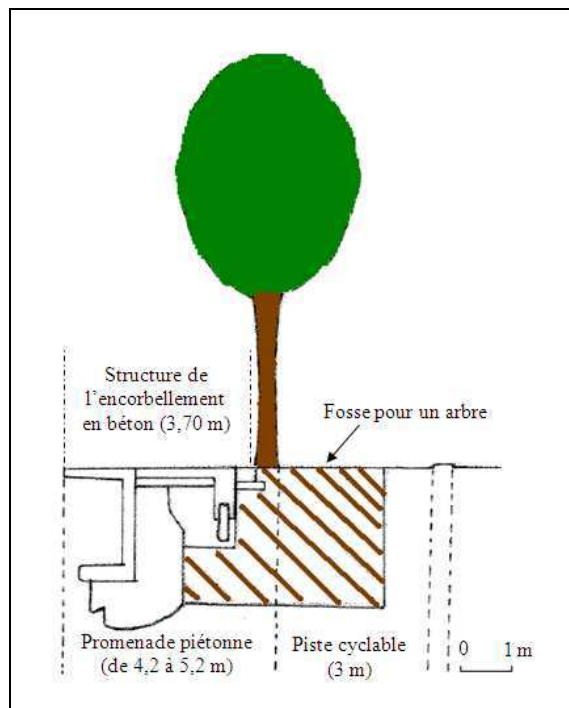


Figure 73 : Création de fosses pour planter les arbres

Ces fosses seront remplies d'un mélange de terre et de pierres pour supporter le poids et permettre une bonne aération. Afin d'éviter tout dommage de la structure béton de l'encorbellement et de la piste cyclable, on pourra mettre en place un film protecteur contre les racines (de type Rootcontrol®).

Pour permettre une meilleure aération des racines des arbres et pour éviter les piétinements, il sera nécessaire de poser des grilles perforées et des drains verticaux.

L'entretien de cet alignement d'arbre est assez limité : des tailles d'entretien et un ramassage des feuilles.

Des platanes pourraient également être plantés dans la pelouse en face de la place de la Salle Verte dans la continuité de ceux du port. Cependant, ces plantations pourraient contrarier l'organisation de la fête du cognac puisqu'une scène est installée à cet endroit. Celle-ci pourrait alors être déplacée sur l'esplanade agrandie devant l'Espace Découverte.

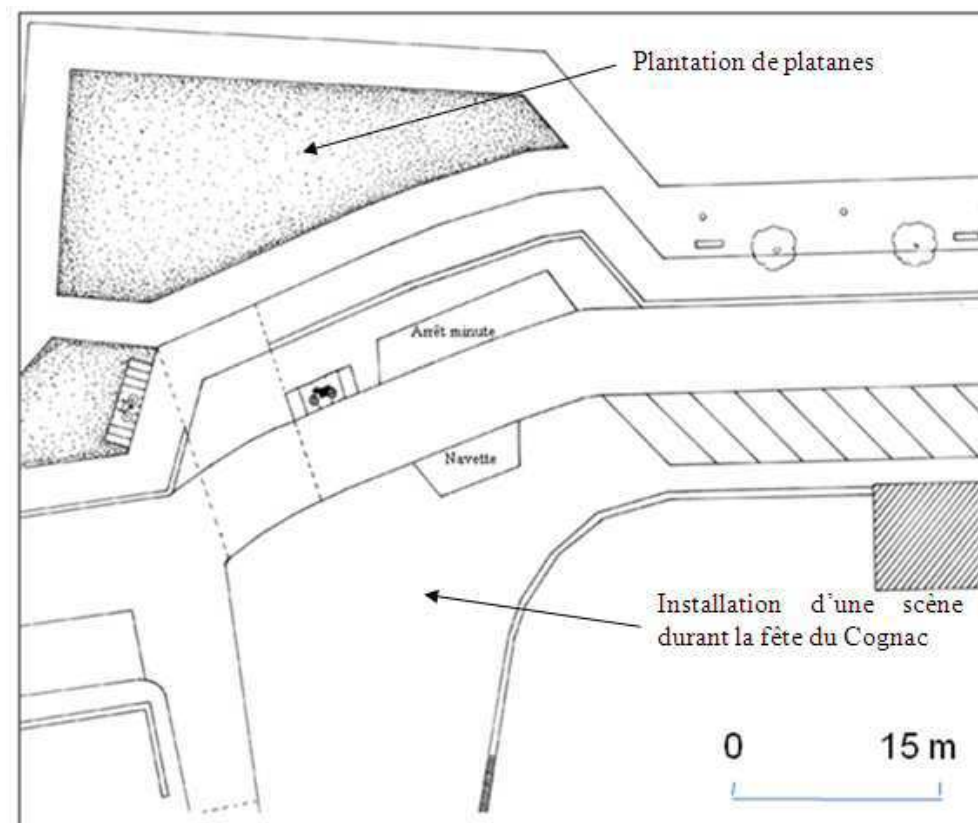


Figure 74 : Plantation de platanes à côté du port

2.3.2.3.3. Choix du mobilier urbain

Pour rendre la promenade piétonne plus agréable et attractive pour les promeneurs, il est nécessaire d'installer du mobilier urbain adapté. Celui-ci pourra être dans des matériaux pierre et d'imitation bois (pour des raisons d'entretien) afin de rappeler les anciens quais en pierre d'autrefois.

Ainsi, les balustrades actuelles en inox, ayant une structure massive, seront remplacées par des balustrades d'un style plus esthétique, inspirées des photographies suivantes :



Photographie 73 : Exemple de balustrade à Monaco

Photographie 74 : Exemple de balustrade à Bordeaux (33)

Photographie 75: Exemple de balustrade à Fouras (17)

Source : Sineu Graff - Mobilier urbain (à gauche), <http://www.lacub.com> (au milieu)

Des bancs seront disposés tous les 20 m en alternant un banc/deux bancs.



Photographie 76 : Exemple de bancs en pierre et/ou en bois

Source : Sineu Graff - Mobilier urbain (à gauche), Groupe PBM – Mobilier urbain (au milieu et à droite)

Un plan lumière devra être réalisé sur l'ensemble des quais afin de mettre en valeur les monuments historiques la nuit. Pour éclairer la promenade la nuit et ainsi la mettre en valeur, des spots encastrables seront installés tous les 10 m à 1 m du bord de la Charente.



Photographie 77 : Exemple de spot encastrable

Source : <http://www.light-in.fr>

Des éclairages devront être mis en place au niveau du giratoire du pont Saint-Jacques et devant le square Henri Mesnard afin de permettre une circulation sécurisée de nuit.

Des jardinières-bancs seront installées entre les deux tours et le pont Saint-Jacques, où il n'a pas été proposé l'alignement d'arbres qui masquerait la vue sur les tours Saint-Jacques et sur le château de Cognac.

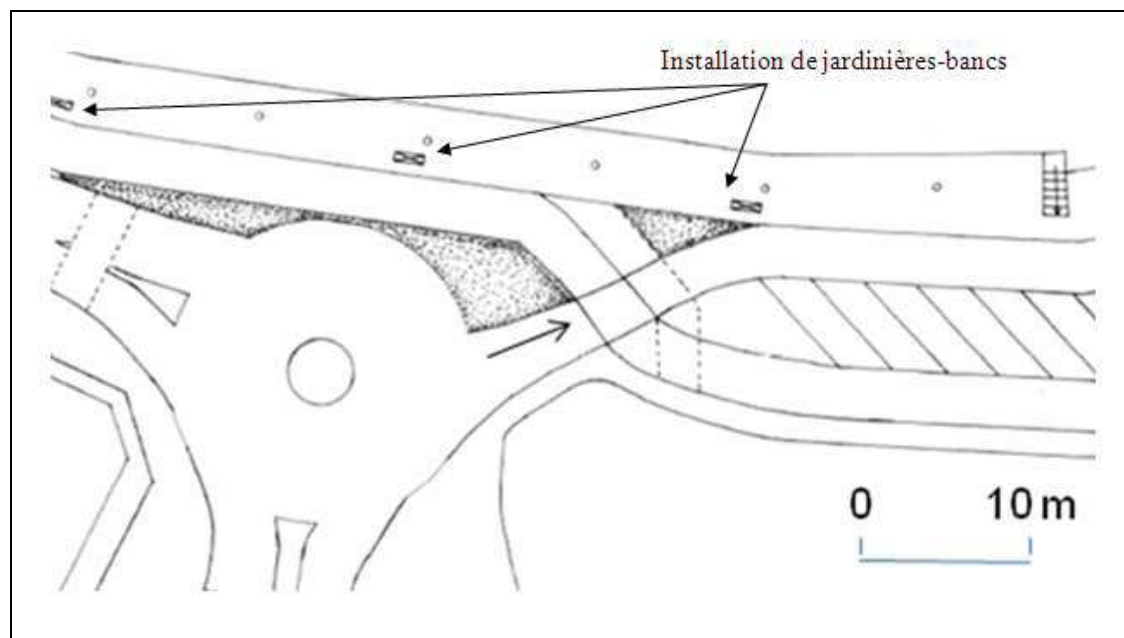


Figure 75 : Installation de jardinières-bancs face aux tours Saint-Jacques et au château de Cognac



Photographie 78 : Exemple de jardinières-bancs

Sources : Le Moniteur Aménagement 2008 (à gauche), Traits urbains n°29 (à droite)

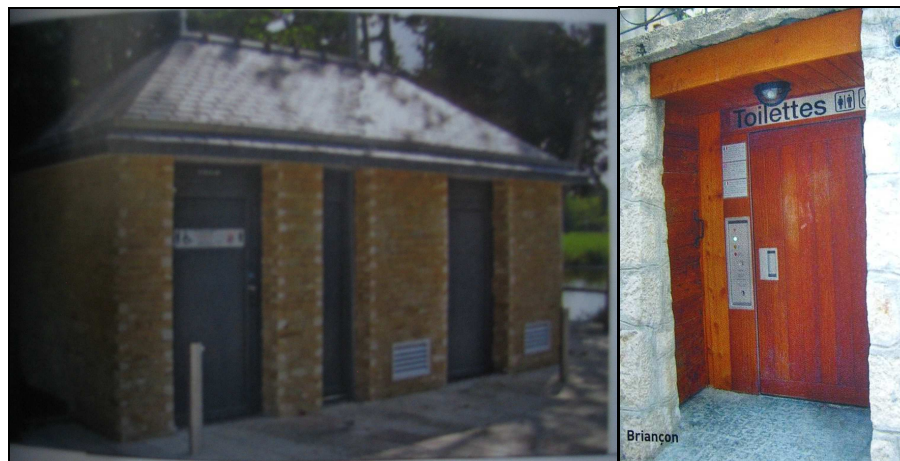
2.3.2.3.4. Réaménagement du square Henri Mesnard

Le square Henri Mesnard devra faire l'objet d'un nouvel aménagement paysager afin de le rendre plus attractif pour les promeneurs. En outre, il faudra installer le même mobilier urbain que sur la promenade afin de donner un effet de continuité.

Les toilettes publiques devront également être réhabilitées. Celles-ci devront être mieux intégrées dans le bâtiment qui les accueille afin de ne pas dégrader l'image du square.

On peut, par exemple, envisager de mettre en place des cabines encastrables dans le bâtiment existant. L'automatisation de ces toilettes permettra une hygiène parfaite et constante à des coûts de maintenance limités. Elles devront également être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Il est nécessaire d'indiquer plus précisément qu'actuellement l'emplacement des toilettes publiques.



Photographie 79 : Exemple de toilettes publiques

Sources : Le Moniteur Aménagement 2008

2.3.2.4. Mise en place d'une signalétique claire et visible

Afin d'attirer les touristes vers le centre ancien de Cognac et vers les monuments historiques de la ville, il est nécessaire de les indiquer clairement à l'aide de panneaux informatifs.

2.3.2.4.1. Installation de panneaux d'informations touristiques (cf. paragraphe 3.2.2 p 150)

Des panneaux de type R.I.S. (Relais Information Service) pourront être mis en place sur les quais afin d'inciter les touristes à découvrir la ville. Un de ces panneaux sera disposé sur la place de la Salle Verte où convergent les touristes arrivant grâce à la navette, par voie fluviale et ceux se garant sur le parking de la Salle Verte.

Des panneaux d'indication seront également installés ainsi que des pancartes explicatives sur les monuments historiques.

2.3.2.4.2. Mise en place d'une signalétique appropriée au niveau du port

Il est également nécessaire de mettre en place une signalétique au niveau du port et des écluses pour les touristes arrivant par voie fluviale. Cette signalétique devra renseigner les touristes sur les services et les possibilités touristiques de la ville. La Communauté de Communes de Cognac travaille actuellement avec le Conseil Général sur ces problématiques et une charte graphique « signalétique fluviale » pourrait être mise en place par le Conseil Général afin d'homogénéiser cette signalétique sur l'ensemble du territoire.



Photographie 80 : Panneau d'informations à destination des touristes arrivant par voie fluviale à Saintes (17)

L'îlot de la Salle Verte



Mur du parking de la Salle Verte



Bâtiments municipaux



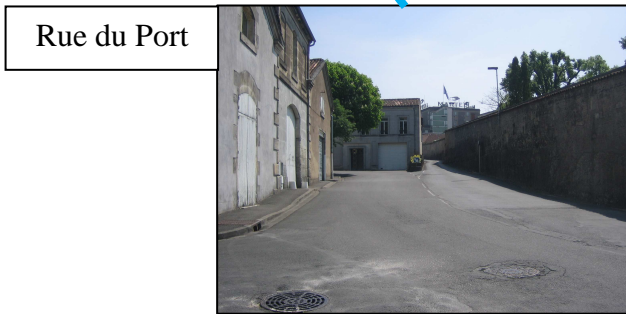
Musée des Arts du Cognac et Espace Découverte



Façades de la rue Alfred de Vigny



Parking de la Salle Verte



Rue du Port



Parking Augier

2.4. L'îlot de la Salle Verte : une réserve importante de foncier

2.4.1. Réalisation d'un diagnostic préalable de l'îlot de la Salle Verte

2.4.1.1. Situation foncière et réglementaire de l'îlot de la Salle Verte

L'îlot de la Salle Verte, situé en face du port de Cognac, comprend successivement, en s'éloignant de la Charente en direction du centre-ville :

- le parking de la Salle Verte
- un terrain privé appartenant à une société civile immobilière
- un parking le long de la rue Augier.

Sa superficie est de 16 792 m².

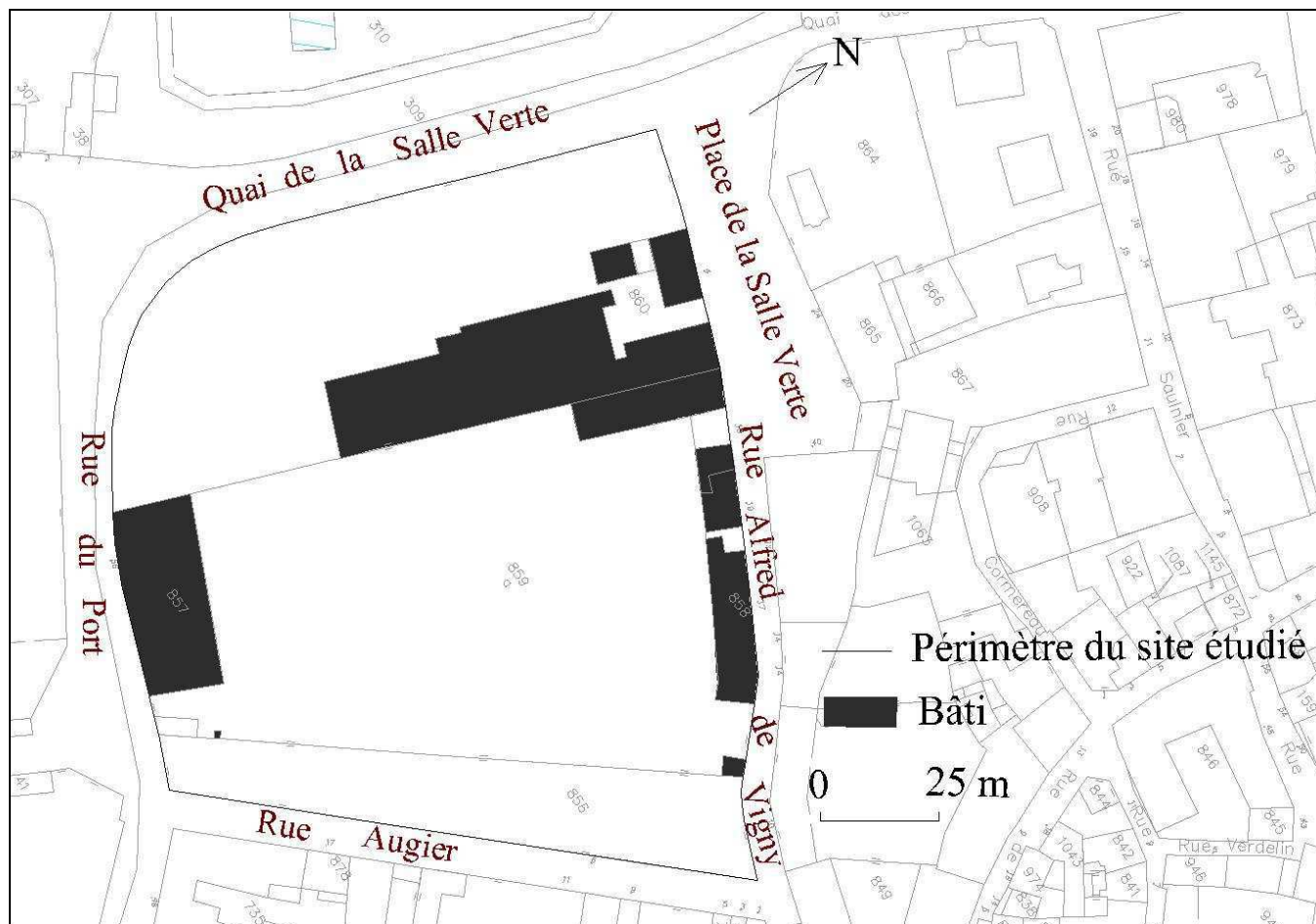


Figure 76 : Emprise du bâti sur l'îlot de la Salle Verte

Les bâtiments municipaux de la Salle Verte sont occupés par plusieurs associations sportives :

- le club cognaçais de savate-boxe française
- l'aïkido club de Cognac
- l'union amicale de Cognac tennis de table

La commune est propriétaire des deux parkings situés chacun à une extrémité du site ainsi que d'un bâtiment central.

La totalité de l'îlot de la Salle Verte est classée en zone UA du POS.

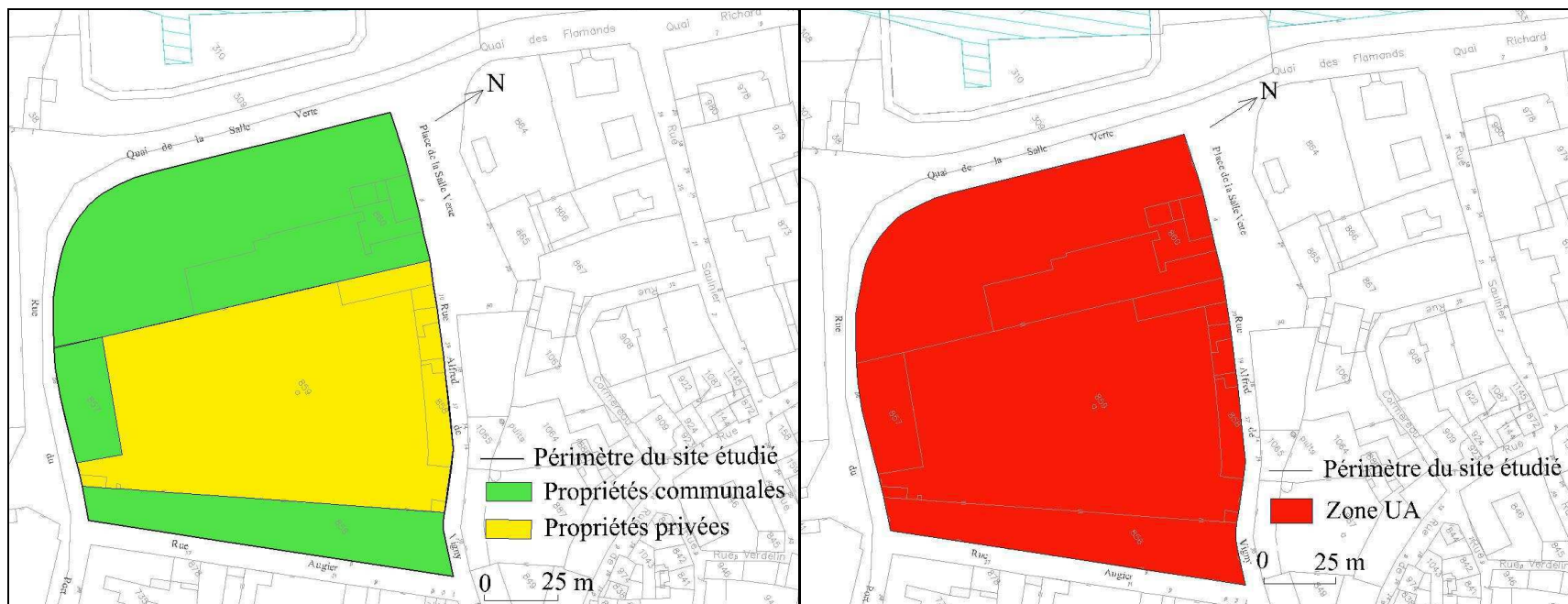


Figure 77 : Les propriétaires fonciers de l'îlot de la Salle Verte

Figure 78 : Le zonage du POS sur l'îlot de la Salle Verte

Source : POS de Cognac (à droite)

Le parking de la Salle Verte est classé en zone rouge du PPRI d'où des contraintes importantes de constructibilité. La parcelle du milieu est, elle, située en zone bleue.

Concernant la ZPPAUP, l'ensemble de l'îlot est classé en zone PUA.

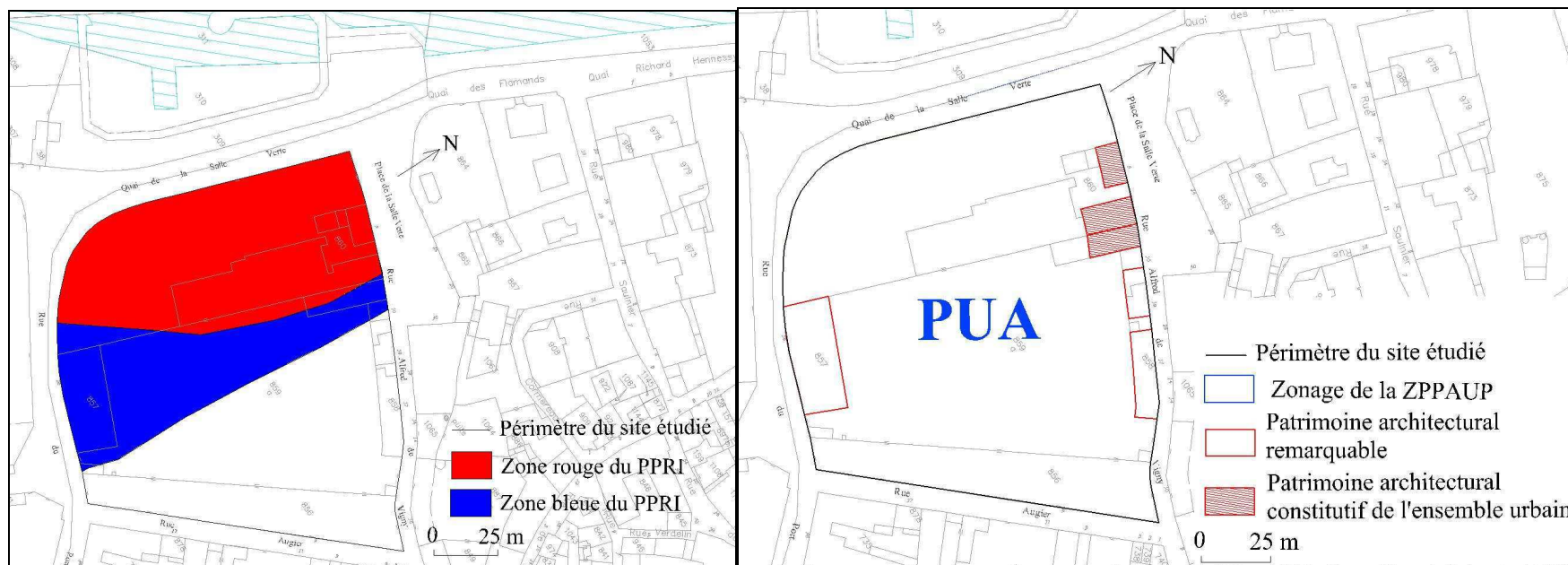


Figure 79 : Le zonage du PPRI sur l'îlot de la Salle Verte

Figure 80 : Le zonage de la ZPPAUP sur l'îlot de la Salle Verte

Source : PPRI de Cognac (à gauche), Zonage de la ZPPAUP de Cognac (à droite)

2.4.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts de l'îlot de la Salle Verte

- **Une localisation stratégique et un foncier de grande surface**

La situation de l'îlot de la Salle Verte sur les quais de la Charente est stratégique. En effet, il se situe en face du port, à côté du Musée des Arts du Cognac et de l'Espace Découverte, près des maisons de négoce Hennessy et Martell et à proximité immédiate du centre-ville. Le statut foncier des parkings est intéressant car ils appartiennent à la commune et des actions de réaménagements peuvent ainsi être facilement engagées par la municipalité. La mutation envisageable du terrain privé amène à conduire une réflexion sur l'ensemble de l'îlot présentant dès lors une surface très importante.

En outre, le bâti du parking de la Salle Verte, occupé par des équipements sportifs, est sans intérêt architectural et porte presque atteinte au site.

- **Le parking de la Salle Verte : un parking sous-utilisé**

Le parking de la Salle Verte compte 141 places et le parking Augier ainsi que la rue qui le longe en comptent 91, ce qui fait un total de 236 places de stationnement.

Comme sur les quais, un comptage du nombre de véhicules stationnés sur le parking de la Salle Verte et sur celui de la rue Augier a été effectué. Concernant le parking de la Salle Verte (cf. annexe n°4 p.279), c'est en milieu d'après-midi, à 15h, que le nombre de véhicules stationnés est maximal. Une moyenne de 59 voitures garées pour cet horaire a été obtenue. Ceci peut s'expliquer par la présence plus importante de touristes sur les quais à ce moment de la journée. Le nombre maximal de véhicules stationnés ne dépasse cependant pas 84 voitures la semaine (observé le 2 juin à 15h) et 16 le weekend (observé le 17 mai à 18h) pour un parking qui compte 141 places (cf. annexe n°4 p.279). Il est donc apparu sous-utilisé sur la période étudiée. Ceci peut peut-être s'expliquer par un panneau peu clair à son entrée, interdisant le stationnement des camping-cars sur le parking. Sa présence peut dissuader certaines personnes de s'y garer.

On peut aussi noter l'absence de stationnements pour les vélos.

- **Le parking rue Augier : un aménagement intérieur à revoir**

Le parking Augier ainsi que la rue qui le longe sont davantage utilisés (cf. annexe n°4 p.279). A 15h, la moyenne des véhicules garés est de 60. Et le nombre maximal de véhicules stationnés observé, à 10h le 24 mai, est de 94. Il est surtout fréquenté par les habitants et les commerçants du centre-ville.

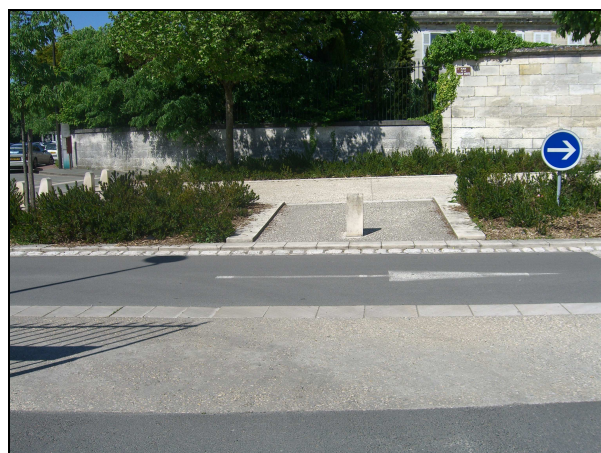
Concernant l'aménagement intérieur de ce parking, son accès par l'entrée rue Alfred de Vigny est difficile, et la présence d'arbres dans la partie supérieure du parking gêne la circulation des voitures. Ceci lui confère cependant un caractère paysager agréable et permet d'avoir de l'ombre.



Photographie 81: Aménagement paysager du parking Augier

- **Incohérence de la signalisation pour les piétons**

Au niveau du parking de la Salle Verte, il existe un problème de cheminement pour les piétons. En effet, il n'existe pas de passage piétons entre celui-ci et l'espace qui mène aux musées.



Photographie 82: Sortie du parking de la Salle Verte vers l'Espace Découverte

- **Un mur inscrit à la ZPPAUP gênant les organisateurs de la fête du Cognac**

Le long du parking de la Salle Verte, un mur permet de soustraire à la vue des promeneurs les véhicules stationnés sur le parking. L'existence de ce mur est contestée par les organisateurs de la fête du cognac qui souhaiteraient le voir disparaître afin d'optimiser au mieux l'espace disponible pour leur manifestation.



Photographie 83: Mur d'enceinte du parking de la Salle Verte

2.4.1.3. Les enjeux mis en évidence sur l'îlot de la Salle Verte

- **Optimisation des places de parking disponibles**

Un des principaux enjeux sur l'îlot de la Salle Verte est l'optimisation des places de parking disponibles, qui permettront de diminuer le nombre de véhicules garés sur les quais. Plus généralement, c'est l'ensemble du stationnement sur le secteur qui est à revoir.

- **Développement des modes de déplacement doux**

D'autre part, la création de parkings pour les vélos pourrait permettre le développement des modes de déplacement doux, tout comme la mise en place de passages piétons à des endroits appropriés, ce qui sécuriserait l'îlot pour les piétons.

- **Réaménagement du parking Augier**

Il est nécessaire de réaménager le parking Augier afin de faciliter son accès, tout en conservant son caractère paysager.

Points faibles	Avantages	Enjeux	Solutions
<ul style="list-style-type: none"> • La parcelle située entre les deux parkings est privée • Absence de stationnement pour les vélos 	<ul style="list-style-type: none"> • Îlot situé sur les quais, en face du port et à proximité du centre-ville, des musées et des maisons de négoce • Superficie totale d'environ 17 ha • Les deux parkings appartiennent à la commune 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du stationnement sur les quais • Développement des modes de transport doux 	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser ces deux parkings en remplacement de stationnements présents sur les quais • Installer des stationnements pour les vélos
<u>Parking de la Salle Verte</u> <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'un panneau interdisant l'utilisation du parking aux camping-cars • Passages piétons dans la rue de la Salle Verte mal situés • Parking sous-utilisé actuellement 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreuses places disponibles • Parking masqué par un grand mur 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité du parking à tous les usagers • Sécurisation de l'îlot pour les piétons • Réorganisation du stationnement sur le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer des passages piétons au niveau des sorties du parking de la Salle Verte
<u>Parking Augier</u> <ul style="list-style-type: none"> • Entrée du parking (par la rue Alfred de Vigny) mal aménagée • Présence d'arbres gênant la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Parking bien ombragé et ayant un caractère paysager agréable 	<ul style="list-style-type: none"> • Conservation du caractère paysager du parking • Facilitation de l'accès à ce parking 	<ul style="list-style-type: none"> • Réorganiser les stationnements autour des arbres • Agrandir l'entrée du parking rue Alfred de Vigny

Tableau 7 : Synthèse du diagnostic de l'îlot de la Salle Verte

2.4.2. Propositions d'aménagement de l'îlot de la Salle Verte

2.4.2.1. Réaménagement des parkings

L'aménagement proposé sur les quais diminue considérablement le nombre de stationnements disponibles, qui passe de 139 à 53 places. Il s'avère alors nécessaire de trouver des solutions pour remplacer les stationnements manquants. Une solution possible est l'utilisation du parking de la Salle Verte, sous-utilisé actuellement. D'après les comptages, une cinquantaine de places sont disponibles en permanence.

En outre, un agrandissement de ce parking est proposé, avec la suppression des bâtiments municipaux accueillant des associations sportives. Ils n'ont en effet aucun intérêt patrimonial et les associations pourront être relogées ailleurs dans la ville de Cognac. En tout, ce sont donc environ 178 places qui pourront être utilisées sur le parking de la Salle Verte, et qui permettront de compenser en partie celles perdues sur les quais.

L'intérieur du parking Augier devra lui aussi être réaménagé, afin d'optimiser le nombre de places disponibles et de faciliter la circulation des automobilistes dans le parking.

	Nombre de stationnements actuels	Nombre de stationnements après le réaménagement
Véhicules légers	137	174
Places "handicapé"	4	4

Tableau 8 : Nombre de stationnements sur le parking de la Salle Verte avant et après le réaménagement

	Nombre de stationnements actuels	Nombre de stationnements après le réaménagement
Véhicules légers	89	88
Places "handicapé"	2	2

Tableau 9 : Nombre de stationnements sur le parking Augier avant et après le réaménagement

2.4.2.2. Création d'activités économiques

Certains bâtiments situés dans le parking de la Salle Verte méritent d'être conservés en raison de leur intérêt architectural. Ils sont d'ailleurs classés en tant que patrimoine architectural remarquable dans la ZPPAUP. En outre, ils ont une position stratégique, en face de l'Espace Découverte et du Musée des Arts du Cognac. Ainsi, un commerce ou un restaurant pourraient y être créés, voire les deux, plutôt à destination des touristes. Cela permettrait d'animer davantage ce lieu.

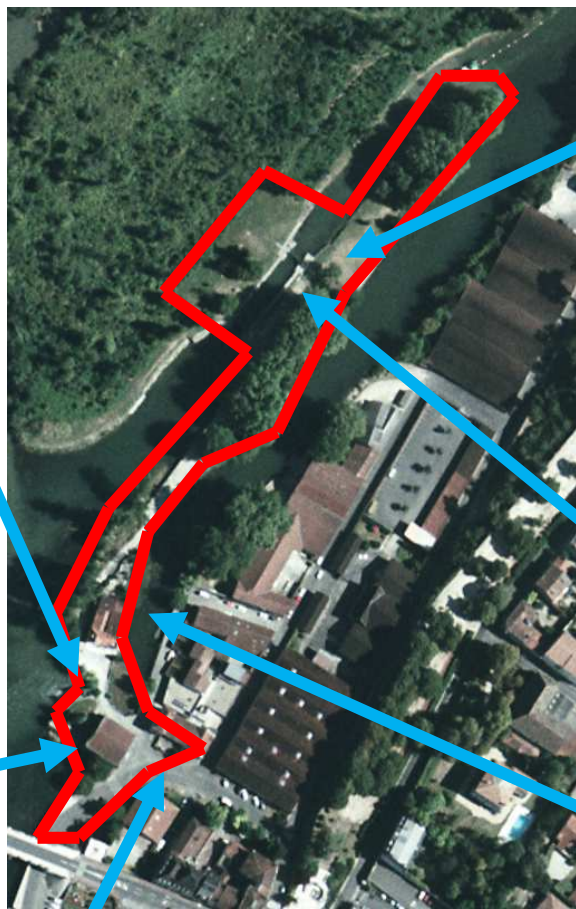
D'autre part, la parcelle située au centre de l'îlot pourra, à terme, être rachetée par la commune. Sa localisation, proche du centre-ville et des quais en font un lieu intéressant pour la réalisation d'une opération immobilière. Des logements ainsi que des commerces pourront y être créés. Leur mise en place devra être cohérente avec l'aménagement général de l'îlot, et donc intégrer les parkings déjà présents, place de la Salle Verte et rue Augier ainsi que les commerces précédemment cités.

Îlot des moulins

Square du moulin



Ancien moulin



La presqu'île



L'écluse de Cognac



Place du Lavoir



La maison blanche

Le foncier appartenant à cinq propriétaires différents, il sera difficile d'agir sur ce site. Tout d'abord, il y a quatre propriétaires publics :

- l'état possède l'écluse
- la Communauté de Communes de Cognac possède la presqu'île ainsi que les îles
- le syndicat intercommunal de l'eau et de l'assainissement est propriétaire de l'ancien moulin de la place du Lavoir
- la commune possède les deux squares, celui donnant sur la place et celui à l'arrière de l'ancien moulin. Elle s'occupe aussi de la voirie.

Enfin, le second ancien moulin, qui est situé sur la presqu'île, appartient à un privé et il est aménagé pour accueillir une boîte de nuit (la Maison Blanche).

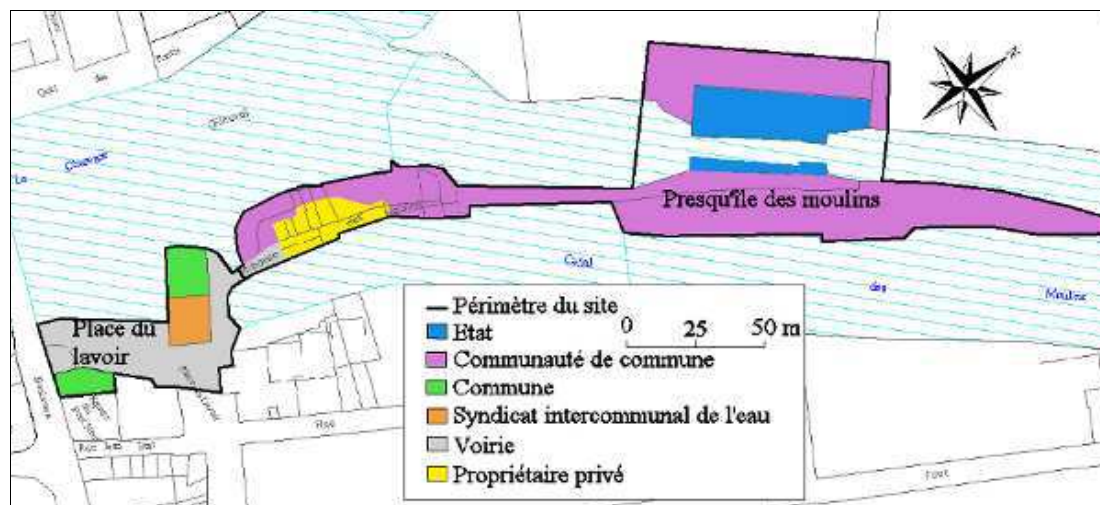


Figure 83 : Carte du foncier sur le site des moulins

Une partie du site des moulins est classée en zone UX dans le POS car elle fait partie du site de traitement et de distribution des eaux de la ville et est à proximité de chais. Le reste de la zone est classé en zone naturelle 1 NAL du POS, elle correspond à la presqu'île, aux îles, ainsi qu'au square à l'arrière de l'ancien moulin.

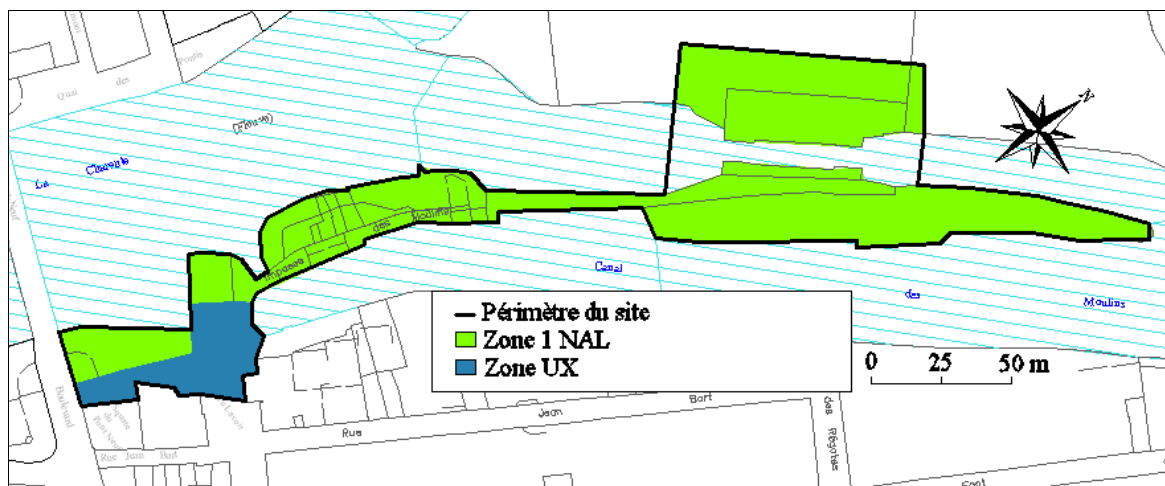


Figure 84 : Zonage du POS sur le site des moulins

Source : POS de Cognac

La presqu'île, comme son nom l'indique, est entourée d'eau et se trouve donc entièrement en zone rouge du PPRI. La place du Lavoisier est également en zone rouge.

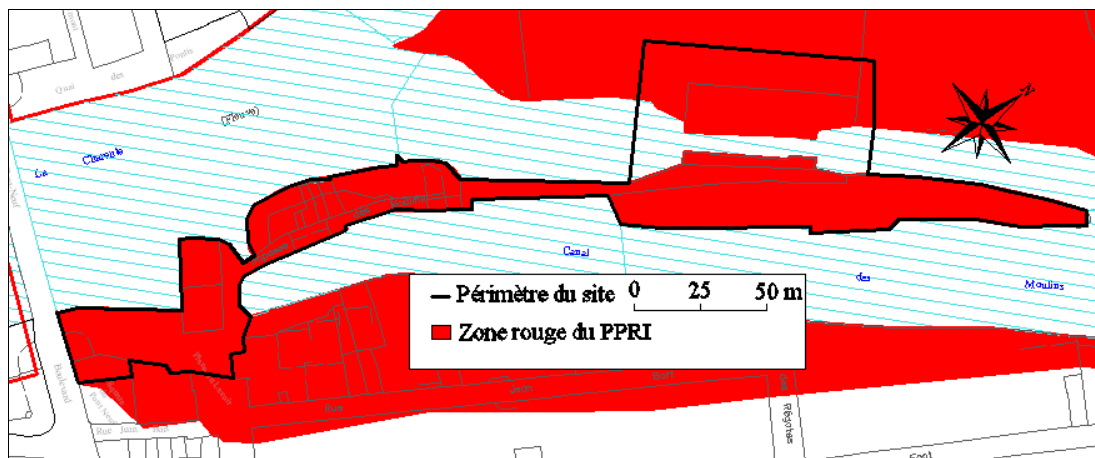


Figure 85 : Zonage du PPRI sur le site des moulins

Source : PPRI de Cognac

Tout comme le POS, le zonage de la ZPPAUP se divise en deux parties : une partie classée patrimoine paysager et une partie classée en patrimoine industriel. Les deux anciens moulins sont classés en patrimoine architectural remarquable. A l'inverse, à côté du pont Saint-Jacques, se trouve un espace laissé à l'abandon et considéré dans la ZPPAUP comme portant atteinte au site. La plupart des zones naturelles, que ce soient des jardins, des espaces verts ou des espaces boisés, sont protégées. Elles sont aussi classées dans la ZNIEFF de type 2.

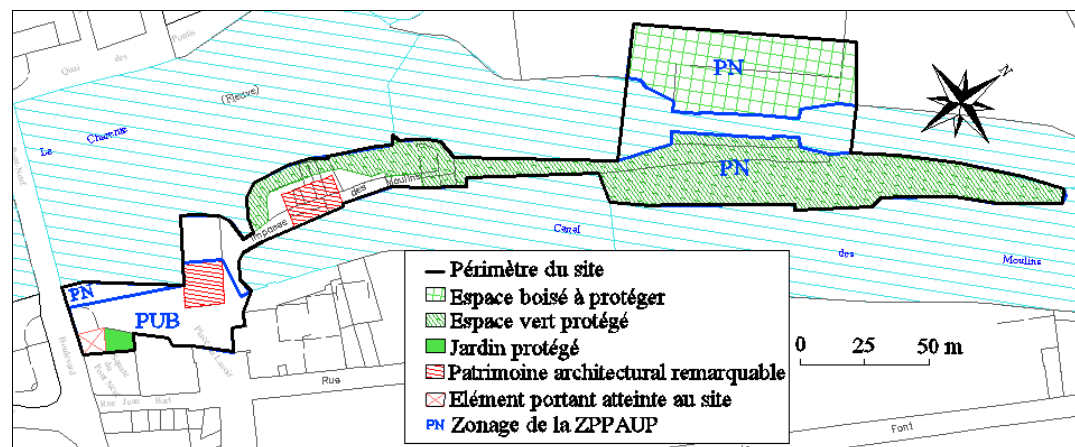


Figure 86 : Zonage de la ZPPAUP sur le site des moulins

Source : Zonage de la ZPPAUP de Cognac

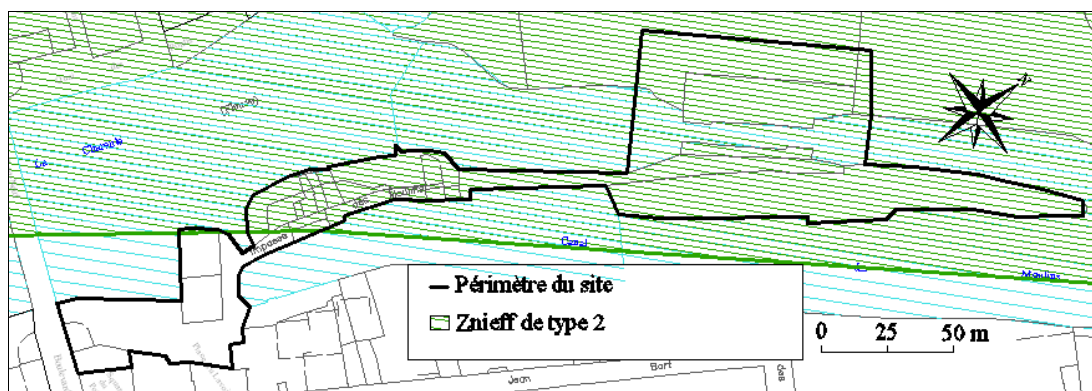


Figure 87 : Zonage de la ZNIEFF de type 2 sur le site des moulins

Source : Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme de Cognac

2.5.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts du site des moulins

2.5.1.2.1. La place du Lavoir

- **L'ancien moulin**

L'un des bâtis de la place du Lavoir est un ancien moulin, qui a ensuite servi à distribuer l'eau potable de Cognac grâce à un générateur hydraulique. Il est actuellement utilisé par Véolia, le gestionnaire du réseau d'eau potable et d'eaux usées pour le SIEAAC, comme site de contrôle de leurs installations. Grâce à son histoire et à son architecture, ce bâtiment est classé en patrimoine remarquable dans la ZPPAUP. En outre, les pompes du 19^{ème} siècle ont été conservées en place à l'intérieur de l'édifice. Elles sont un témoignage des techniques utilisées il y a cent ans et sont en bon état de conservation.



Photographie 84 : L'ancien moulin

Photographie 85 : Les pompes de l'ancien moulin

Cependant, le bâtiment menace de s'effondrer. En effet, le mur arrière se désolidarise des autres à cause d'un problème au niveau des fondations. La partie de l'ancien moulin où se trouvent les pompes est actuellement interdite d'accès. Il sera nécessaire, avant tout projet, de consolider le bâti.



Photographie 86 : Façade arrière qui menace de s'effondrer sur le square

- **Le square du moulin**

A l'arrière du moulin se trouve un square donnant sur la Charente. Il est actuellement fermé au public à cause du risque d'effondrement du mur de l'ancienne minoterie. Il serait pourtant intéressant d'en autoriser l'accès de nouveau, puisque l'on a à partir de ce square une vue panoramique sur la Charente, notamment sur les quais Hennessy et sur les rives de Saint Jacques. C'est une vue unique et différente des rives de Cognac. Malgré ce panorama, il n'y a pas actuellement de signalétique qui indique ce square.



Photographie 87 : Le square à l'arrière de l'ancien moulin



Photographie 88 : Vues sur la Charente depuis le square de l'ancien moulin

- **Le square de la place du Lavoir**

A côté du pont Saint-Jacques, devant le château, se trouve le square Henri Mesnard qui amorce la transition entre les quais très minéraux et la presqu'île naturelle. De l'autre côté se trouve une zone enherbée qui embellit l'entrée de la place du Lavoir et accentue cette transition. En outre, le square Henri Mesnard crée un rappel et une continuité avec le square situé de l'autre côté du pont.



Photographie 89 : Le square de la place du Lavoir

Cependant, à son extrémité, sous le pont, se trouve un espace laissé à l'abandon avec régulièrement des cannettes et des morceaux de verre. Cet espace est situé juste à côté des escaliers donnant accès au pont Saint-Jacques. Il est inscrit dans la ZPPAUP comme portant atteinte à l'image du reste de la place. Au dessus de cet espace, sur le pont, se trouve une petite place minérale avec un grand cadran solaire.



Photographie 90 : Espace laissé à l'abandon sous le pont Saint-Jacques
Photographie 91 : Le cadran solaire sur la plateforme au dessus du square

2.5.1.2.2. La presqu'île des moulins

La presqu'île des moulins est un espace vert protégé au titre de la ZPPAUP. C'est le seul accès aux îles de la Charente qui sont des espaces boisés classés. Cet accès se fait, pour les piétons et les vélos, par l'écluse de Cognac qui est pourtant un passage déconseillé par le département.



Photographie 92 : L'écluse de Cognac

Le passage sur l'écluse est l'un des problèmes de ce site mais il y a aussi des problèmes de sécurité sur la presqu'île. En effet, elle est accessible aux voitures, ce qui peut être dangereux pour les piétons. En outre, le mobilier urbain est détérioré, notamment les garde corps qui ne jouent plus leur rôle de protection.

La presqu'île, en plus d'être un accès aux îles, est aussi un espace de promenade et de détente. Cependant, aucune signalisation ne l'indique.



Photographie 93 : La presqu'île des Moulins

Photographie 94 : Garde-corps détériorés

Photographie 95 : L'île des Poulis, un espace de détente

2.5.1.3. Les enjeux mis en évidence sur le site des moulins

2.5.1.3.1. Les enjeux mis en évidence sur la place du Lavoir

- **Réhabiliter l'ancien moulin de la place du Lavoir**

Le principal atout de la place du Lavoir est la présence de l'ancien moulin, patrimoine historique et architectural. Cet ancien moulin, ainsi que la présence de pompes du 19^{ème} siècle, constitue un véritable lien avec la Charente qu'il faudrait conserver, voire renforcer, en l'intégrant dans un projet en rapport avec l'eau et le fleuve. Le bâti mérite donc d'être remis en état et ouvert au public.

- **Réhabiliter le square de l'ancien moulin**

Le square derrière l'ancien moulin crée lui aussi un lien avec la Charente puisqu'il offre une vue panoramique sur le fleuve. Cette perspective pourrait permettre aux touristes tout comme aux habitants d'avoir une autre vision des rives urbaines de la Charente, un point de vue extérieur.

- **Réhabiliter l'espace à l'abandon sous le pont Saint-Jacques**

La présence, sur la place du Lavoir, de l'espace sous le pont laissé à l'abandon est en contradiction avec la volonté d'ouvrir l'ancien moulin ainsi que son square au public. Il dénature aussi le square à côté du pont. Il faut trouver une nouvelle fonction à cet espace ou bien le combler.

2.5.1.3.2. La presqu'île des moulins

La presqu'île des moulins est un site naturel classé, donnant accès aux îles. Afin de le valoriser, il faudrait tout d'abord en rendre l'accès et la promenade sécurisé et praticable pour tous, notamment en interdisant le site aux voitures. Un traitement paysager, en cohérence avec celui prévu par la Communauté de Communes pour l'ancien chemin de halage, pourrait être mis en place. Cela permettrait de créer des liens avec les autres sites et de rendre l'accès à la presqu'île plus naturel. Pour que cet espace soit véritablement attractif pour les touristes, il faudrait le signaler.

Enfin, il est indispensable de sécuriser le passage vers les îles et de le rendre praticable pour tous. La traversée sur l'écluse étant déconseillée, un nouveau mode de traversée devra être envisagé.

Points faibles	Atouts	Enjeux	Solutions
<u>L'ancien moulin</u> <ul style="list-style-type: none"> Le mur arrière du bâtiment menace de s'effondrer 	<ul style="list-style-type: none"> Bâti remarquable du 19^{ème} siècle Présence d'une ancienne pompe hydraulique 	<ul style="list-style-type: none"> Conservation du bâti remarquable Mise en valeur du lien historique du bâti avec la Charente 	<ul style="list-style-type: none"> Réhabiliter le bâti Mettre en place un laboratoire des énergies propres/renouvelables
<u>Le square du Moulin</u> <ul style="list-style-type: none"> Square interdit au public car dangereux Aucune signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> Square entretenu avec vue agréable sur la Charente 		<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place une signalétique Poursuivre l'entretien Valoriser le panorama sur la Charente
<u>Le square du pont Saint-Jacques</u> <ul style="list-style-type: none"> Présence d'un espace sous le pont non aménagé/à l'abandon 	<ul style="list-style-type: none"> Vue agréable sur le fleuve Présence d'un square aménagé 	<ul style="list-style-type: none"> Rendre le secteur plus attractif pour les touristes et les habitants 	<ul style="list-style-type: none"> Trouver une nouvelle fonction à l'espace sous le pont ou le combler
<u>La voirie</u> <ul style="list-style-type: none"> Problème de signalisation Trottoirs peu praticables Absence de cheminement pour les personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> Proximité des quais Hennessy 	<ul style="list-style-type: none"> Rendre le site accessible aux personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place une signalétique Refaire les trottoirs pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite

Tableau 10 : Synthèse du diagnostic de la place du Lavoir

Problèmes	Avantages	Enjeux	Projets en cours	Solutions
<ul style="list-style-type: none"> • Passage dangereux sur l'écluse pour les piétons et impraticable pour les personnes à mobilité réduite • Passage des piétons par l'écluse déconseillé (département) 	<ul style="list-style-type: none"> • Seul accès aux îles 	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser l'accès, créer une continuité avec les autres sites • Accessibilité aux îles pour tous 		<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une passerelle piétonne avant l'écluse
<ul style="list-style-type: none"> • Ecluse mal indiquée pour les piétons et les bateaux 		<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter l'attrait touristique de la presqu'île 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place une signalétique sur les écluses (Communauté de Communes) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une signalétique sur les écluses
<ul style="list-style-type: none"> • Barrières en mauvais état, peu de mobilier urbain 		<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser la presqu'île afin de la rendre plus attrayante pour les touristes et les habitants 		<ul style="list-style-type: none"> • Réaménager la zone • Mettre en place du mobilier urbain
<ul style="list-style-type: none"> • Présence dangereuse de voitures sur la presqu'île 				<ul style="list-style-type: none"> • Interdire le passage des voitures en dehors des véhicules d'urgence

Tableau 11 : Synthèse du diagnostic de la presqu'île des Moulins

2.5.2. Propositions d'aménagement du site des moulins

2.5.2.1. Réhabilitation du bâti

Le bâtiment de l'ancien moulin n'est pas utilisable en l'état, sa structure nécessite la réalisation de travaux importants. Ils consistent à stabiliser la fondation du mur arrière, celle-ci s'enfonçant dans la Charente. Cette opération est à entreprendre dans un délai assez bref, avant que ce patrimoine bâti et industriel ne soit trop endommagé pour être réparé.

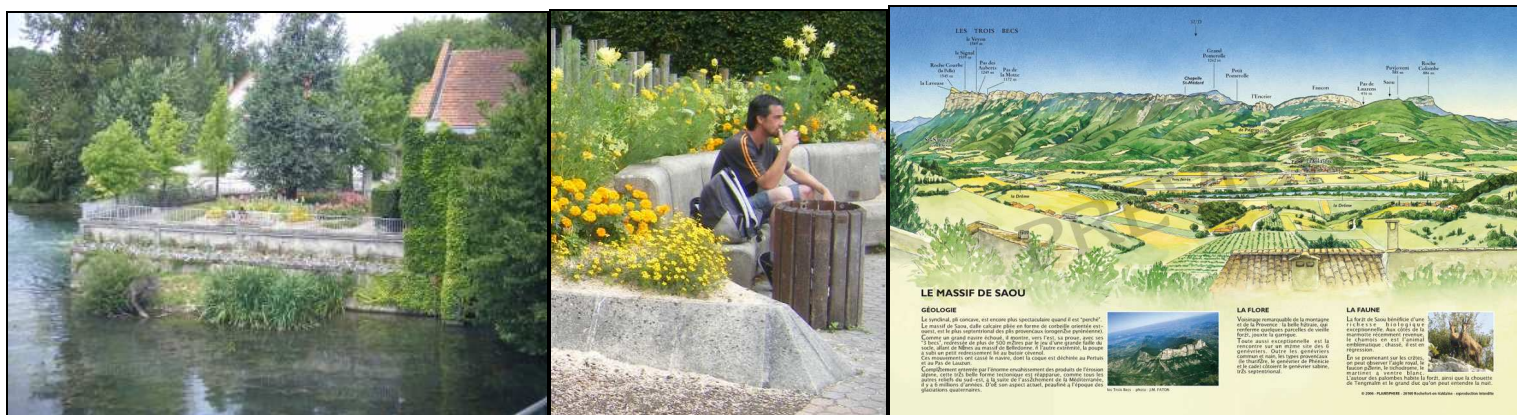
Les pompes et l'alternateur de l'ancienne station de captage d'eau de Cognac sont en bon état de conservation et elles méritent d'être mises en valeur et exposées.

Pour créer un lien et une harmonie entre le moulin et le square, une ou plusieurs ouvertures peuvent être percées dans le mur arrière du bâtiment, qui est pour l'instant aveugle. Elles devront s'intégrer à l'architecture présente sur ce secteur, dans le respect du règlement de la ZPPAUP.

2.5.2.2. Le square du moulin

Actuellement, le square est interdit au public à cause du risque d'effondrement d'un des murs du moulin. Une fois la réalisation des travaux de remise en état du bâti effectués, le jardin pourra faire l'objet d'un réaménagement et être de nouveau ouvert au public.

Le square du moulin offre une vue de la Charente sur 180°. Ainsi, la mise en place dans le jardin d'une table de lecture du paysage serait intéressante. Un banc en arc de cercle fait déjà face à la Charente, il est tourné vers le pont Saint-Jacques. Entre les arches de celui-ci on voit les quais d'une façon insolite. Pour profiter au maximum de la vue offerte sur le fleuve, il faut créer un second banc circulaire avec une perspective sur le Solençon et l'île de la Poulis. En outre, la haie le long du mur du moulin devra être supprimée pour augmenter la surface du square et mettre en valeur le bâtiment.



Photographie 96 : Le square du moulin vu du pont Saint-Jacques

Photographie 97 : Le banc circulaire dans le square du moulin

Figure 88 : Un exemple de table de lecture du paysage

Source : www.planisphere-carto.fr (à droite)

Pour attirer plus de touristes dans le square et sur la presqu'île, il faut créer une liaison entre la place du Lavoir et le jardin public, pour le rendre visible et ne plus avoir à faire le tour du moulin pour s'y rendre. La réalisation d'un cheminement en hauteur avec des caillebotis en bois marquerait la coupure entre les quais très minéraux et l'ensemble du square et de la presqu'île plus naturel.

2.5.2.3. Création d'une maison des énergies propres

La place du Lavoir, et en particulier le moulin, ont toujours eu un passé industriel utilisant une source d'énergie naturelle, la force hydraulique. C'est un lieu idéal pour implanter une maison des énergies, d'autant plus que l'ancienne installation pour la roue à aube sous le moulin peut être utilisée pour mettre en place un générateur hydro-électrique. Il permettrait de produire du courant en continu. Cette électricité pourra être vendue ou utilisée pour alimenter les bâtiments municipaux et l'éclairage public.

La commune, en montrant l'exemple, est une actrice de la prise de conscience des habitants et des entreprises pour la mise en place de systèmes de production d'énergie propre au niveau local. C'est en plus une action en faveur du Grenelle de l'environnement. La maison des énergies propres a vocation à valoriser auprès du public les énergies locales, les énergies renouvelables et les économies d'énergie, à travers différents niveaux de lecture et des supports démonstratifs. Des projections de vidéos pédagogiques peuvent y être associées, tout comme des ateliers avec les enfants des différentes écoles de la région cognaçaise.

En plus de montrer une utilisation concrète de l'énergie hydraulique, il faut montrer des énergies relatives au soleil, au vent et à la biomasse. Les installations mises en place comprendront notamment des panneaux solaires photovoltaïques et thermiques, une petite éolienne, une poêle à bois et un système de compostage. Il est aussi possible d'avoir en démonstration des vélos et des trottinettes électriques

Pour accueillir la maison des énergies, l'intérieur du moulin devra être réhabilité, les cloisons des anciens bureaux sont à abattre pour libérer de la place. La surface au-dessus des pompes peut être utilisée en faisant un étage avec un plancher transparent pour mettre en valeur les anciennes pompes.

Un partenariat est possible avec l'ADEME et la région Poitou-Charentes, ces deux organismes pourront aider à la création de la maison des énergies, une partie des financements pourrait se faire par des subventions.

2.5.2.4. Réaménagement de la plateforme

Une solution serait d'en interdire l'utilisation en le comblant. Une autre option consiste à le remplacer par un escalier permettant d'accéder au pont Saint-Jacques avec des marches régulières contrairement à celui qui existe déjà. Dans le second cas, le cadran solaire présent sur la placette au-dessus du trou sera déplacé de quelques mètres, dans le square du Pont Neuf.

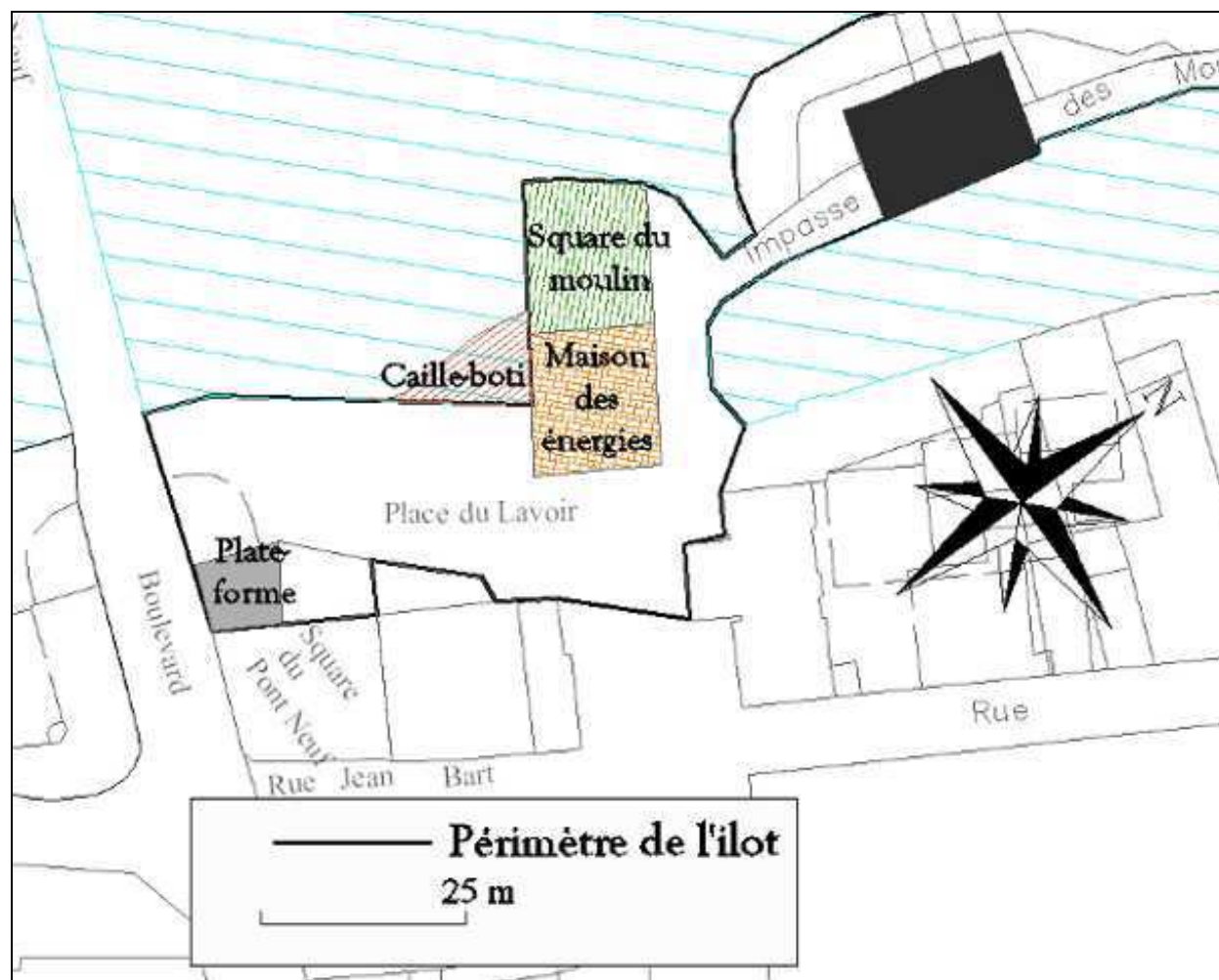


Figure 89 : Proposition d'aménagement de la place Lavoir

2.5.2.5. Aménagement de la presqu'île

La presqu'île des moulins se trouve dans la continuité des quais et de l'ancien chemin de halage. Afin de mettre en place des boucles de randonnée, il est important de valoriser ce site. Il est le seul accès à l'île du Poulis, grâce au passage sur l'écluse, et pourrait permettre avec la création de la passerelle Valadié (cf. paragraphe 2.6.2.3 p.206), de rejoindre l'autre rive. L'aménagement de la presqu'île est une compétence de la Communauté de Communes de Cognac.

Trois actions importantes sont à mettre en place pour valoriser ce site. Les deux premières sont déjà en prévision pour les années à venir.

- Tout d'abord, l'action la plus simple et une des plus sécurisante est de fermer l'accès à la presqu'île pour les voitures. Cette interdiction devrait être mise en place par la Communauté de Communes très rapidement. L'accès ne peut cependant pas être bloqué sur toute la presqu'île puisqu'une partie est privée. Les bornes d'interdiction seront donc mises en place derrière la boîte de nuit la Maison Blanche.



Photographie 98 : La Maison Blanche, zone privée de la presqu'île des Moulins

- Deuxièmement, pour rendre la presqu'île plus agréable et créer une continuité des chemins de randonnée, il faut mettre en place un aménagement paysager en cohérence avec celui de l'ancien chemin de halage. Ces aménagements sont prévus par la Communauté de Communes. Le contour de la presqu'île sera rapidement aménagé. Le traitement de l'intérieur de l'île est prévu quelques années après.



Photographie 99 : La presqu'île des Moulins

- La troisième action consiste à remettre en état le mobilier urbain et surtout les barrières de protection. Comme il a été vu dans le diagnostic, elles sont détériorées et donc dangereuses. La mise en place de nouvelles barrières permettrait de sécuriser la presqu'île et notamment les abords de la boîte de nuit. En outre, pour être en cohérence avec les aménagements paysagers proposés, il est nécessaire de supprimer la cabane couleur saumon qui ne s'intègre pas au site. Enfin, de nouveaux bancs et poubelles permettraient d'accueillir le public dans de meilleures conditions. Même si cette troisième proposition n'est pas prévue par la Communauté de Communes, il est important de la mettre en place rapidement, notamment au niveau des barrières de protections, afin de sécuriser la zone.



Photographie 100 : Présence d'une cabane rose saumon sur la presqu'île

Photographie 101 : Des barrières détériorées sur la presqu'île

2.5.2.5.1. Le bac des Moulins

La Communauté de Communes, en collaboration avec le département, souhaite valoriser l'ancien chemin de halage et créer une continuité sur l'ensemble des berges de la Charente. Cela n'est pas possible en face de la presqu'île à cause de la présence d'anciens chais Hennessy. Le chemin devra donc passer sur la presqu'île. Il est indispensable de mettre en place un moyen de traverser la Charente au bout de la presqu'île pour relier l'ancien chemin de halage existant.

Le bras de Charente se trouvant entre la rive gauche et la presqu'île est navigable, il serait très coûteux et compliqué de construire une passerelle. La solution retenue, après des recherches historiques montrant la présence d'un ancien bac entre l'île du Poulis et la rive gauche de la Charente, est la mise en place d'un bac (cf. paragraphe 3.2.1 p.246).

2.5.2.5.2. L'écluse

L'écluse est une porte de passage pour les bateaux mais aussi un moyen de traverser la Charente pour les piétons. Ces deux moyens d'accès doivent être accessibles et praticables par tous.

Les quais d'accostage aux abords de l'écluse sont un peu dégradés et l'accès à l'île se fait par un escalier peu praticable. Afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite, il faudrait, soit en créer de nouveaux, soit les rendre plus utilisables, notamment grâce à une rampe pour les personnes à mobilité réduite.



Photographie 102 : Quai d'accostage des pénichettes aux abords de l'écluse de Cognac

Le passage sur l'écluse étant déconseillé, il faudrait mettre en place un nouveau moyen pour traverser, qui soit accessible à tous. Ce bras de la Charente étant navigable, il présente plusieurs contraintes comme le tirant d'air ou le tirant d'eau, pour la construction d'une passerelle. Le plus simple serait de la construire côté aval de l'écluse, c'est-à-dire le côté le plus proche du centre-ville. En effet, c'est le côté où l'eau est la plus basse, une passerelle fixe pourrait y être créée. Sa mise en place rendra l'accès à l'île du Poulis praticable par tous. En outre, la réalisation de cette passerelle ainsi que celle de Valadié (cf. paragraphe 2.6.2.3 p.206), permettra de créer une nouvelle boucle de randonnée, une boucle urbaine, qui longera les deux côtés urbanisés de la Charente tout en gardant un côté naturel.

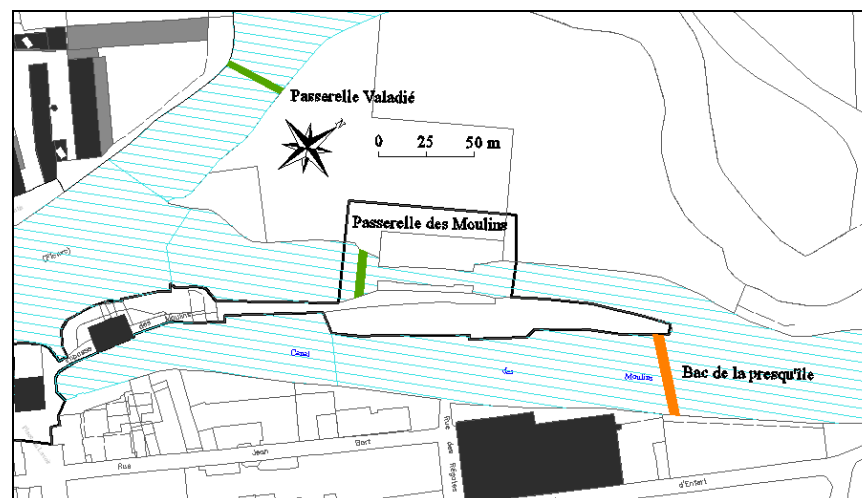


Figure 90 : Positionnement des passerelles et du bac

2.5.2.6. Aménagement des îles

La mise en place d'une passerelle au niveau de l'écluse n'aura de sens que si elle mène quelque part. C'est pourquoi il faut aménager l'île du Poulis. Actuellement, seule une petite partie du contour de l'île est aménagée. Afin d'ouvrir la zone au public, il faudrait dégager l'ensemble du bord de l'île. Ce projet est déjà en prévision, la Communauté de Communes prévoit de débroussailler l'ensemble du contour de l'île en 2010.



Photographie 103 : Aménagement du bord de l'île du Poulis

L'île du Poulis est un espace boisé classé, il est donc difficile d'y effectuer de gros travaux. En outre, la municipalité et la Communauté de Communes ont la volonté de garder cet espace naturel. Il n'est pas envisagé d'aménager l'intérieur de l'île car cela risquerait de dénaturer le site.

Les aménagements des bords de l'île seront simples. Il y aura une bande enherbée dans la continuité de celle qui existe. En effet, l'île étant protégée, aucune construction n'y est autorisée. De plus, il serait compliqué de mettre une voie en revêtement dur en raison de la végétation à proximité et des fréquentes inondations. Il faudra aussi mettre en place du mobilier urbain tels que des bancs ou des poubelles. Il serait possible de créer un sentier avec des panneaux pour la découverte de la faune et de la flore afin de sensibiliser les promeneurs. En effet, les îles sont classées en ZNIEFF et en Natura 2000 et présentent une grande biodiversité.



Photographie 104 : Exemple de panneau informatif sur la faune et la flore au lac de Kruth-Wildenstein (68)

Source : <http://pagesperso-orange.fr/serge.haffner>

L'ancienne cartonnerie Valadié



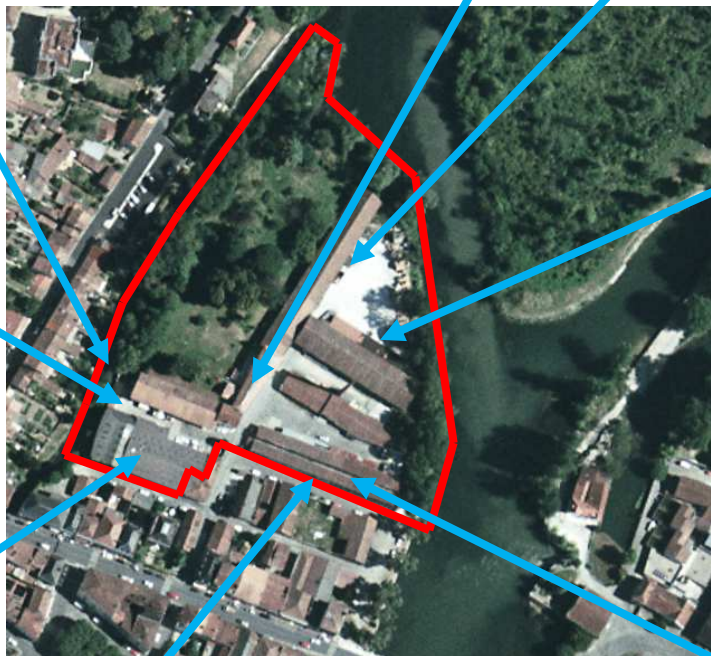
Chambres d'hôtes



Bâtiments de surfaces importantes



Bâtis dégradés



Intérieur du bâtiment donnant rue des Pontis

Façade donnant sur la rue des Pontis



2.6. Le site de l'ancienne cartonnerie Valadié : un site industriel à réhabiliter

2.6.1. Réalisation d'un diagnostic préalable du site Valadié

2.6.1.1. Situation foncière et règlementaire du site Valadié

L'ancienne cartonnerie Valadié est située sur la rive droite de la Charente en amont du Pont Saint-Jacques. La superficie de ce site d'étude est de 19 693 m².

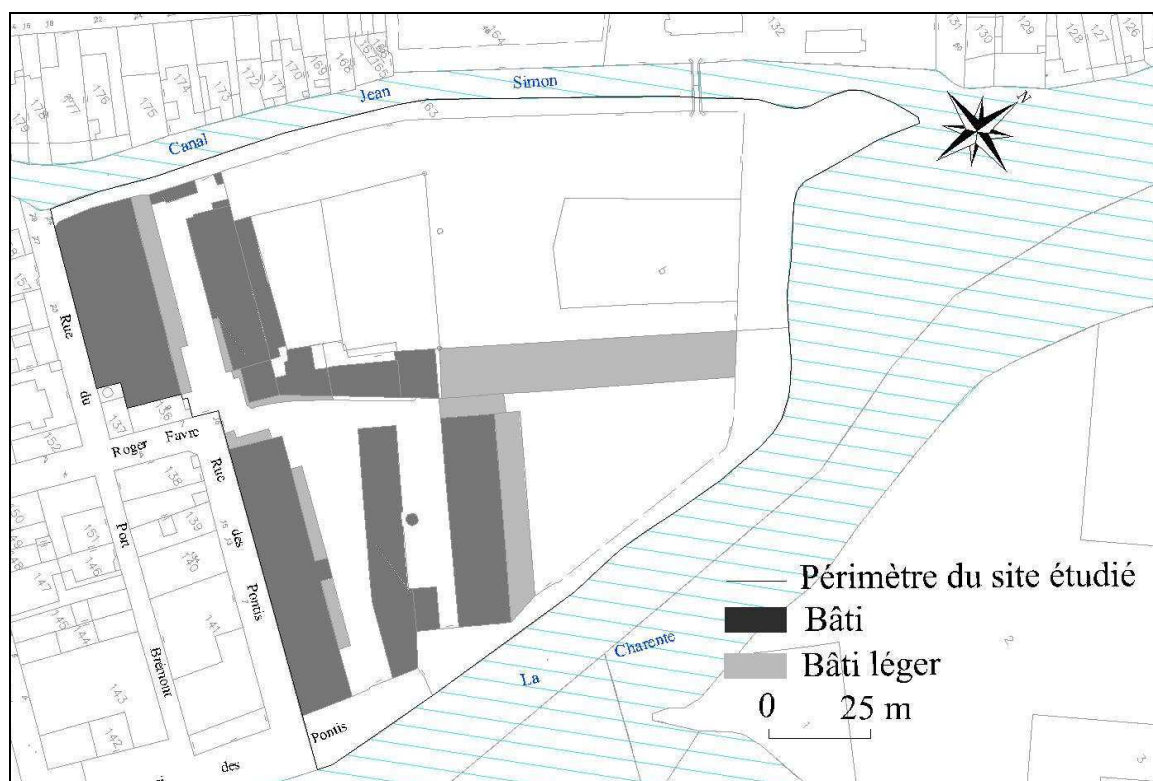


Figure 91 : Emprise du bâti sur le site Valadié

Le site est aujourd'hui désaffecté mais appartient toujours à la famille Valadié. Cependant, une partie du site a d'ores et déjà été rachetée par un propriétaire privé pour réaliser des chambres d'hôtes. Il y a également des possibilités de rachat par la ville ou la Communauté de Communes de Cognac selon les différentes propositions d'aménagement du site.

L'ensemble du site est classé en zone UB dans le POS sauf les berges de la Charente qui sont classées en zone naturelle 1NAL.

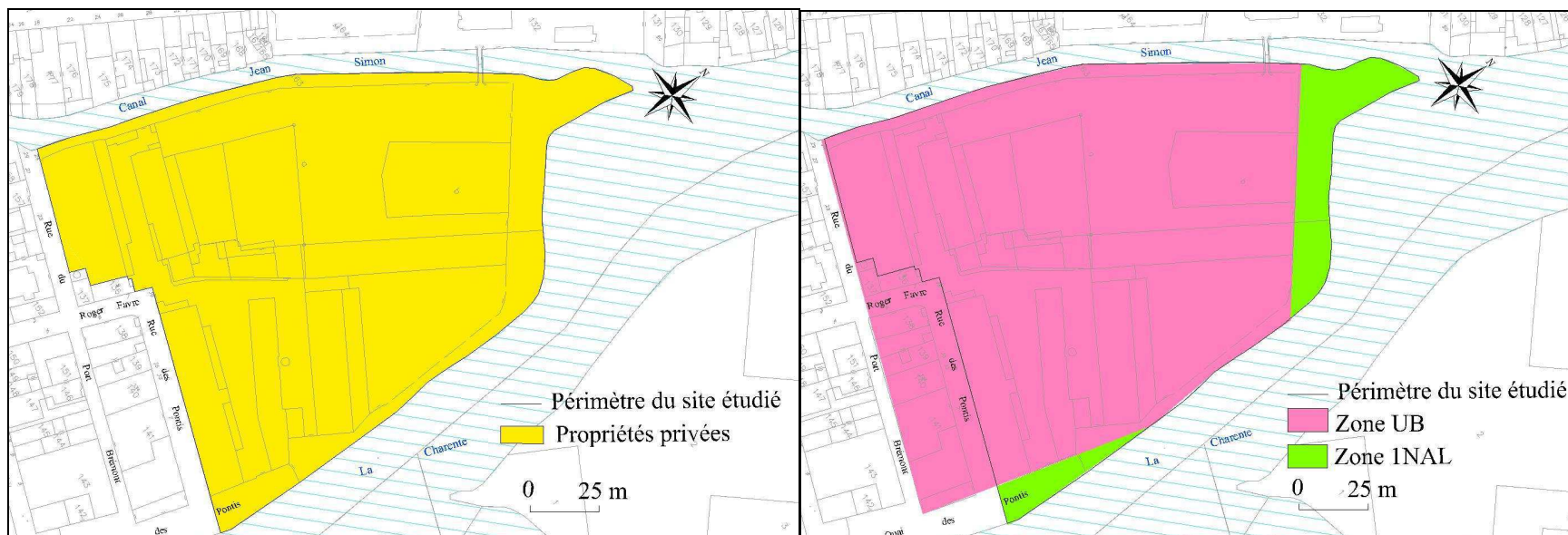


Figure 92 : Les acteurs fonciers du site Valadié

Figure 93 : Le zonage du POS sur le site Valadié

Source : POS de Cognac (à droite)

Le site est entouré aux trois quarts d'eau puisqu'il se situe à la pointe de l'île formée par la Charente et le canal Jean Simon. Il est classé majoritairement en zone rouge du PPRI.

Le site Valadié est inscrit dans le zonage de la ZPPAUP en cours d'élaboration. En effet, il contient des bâtiments remarquables constitutifs de l'ensemble urbain ainsi qu'un jardin protégé. Le site est également concerné par une étude complémentaire portant sur le patrimoine industriel lié à l'activité du cognac.

Les berges de la Charente sont classées en ZNIEFF de type 2.

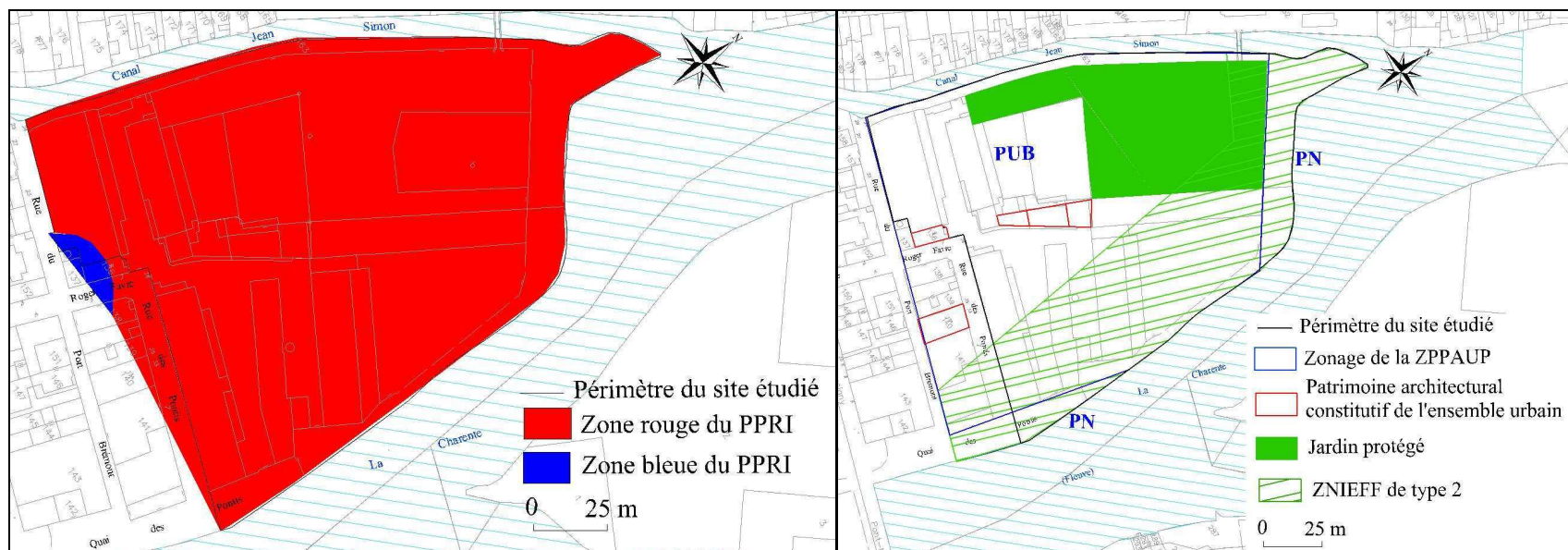


Figure 94 : Le zonage du PPRI sur le site Valadié

Figure 95 : Le zonage de la ZPPAUP et de la ZNIEFF de type 2 sur le site Valadié

Source : PPRI de Cognac (à gauche), Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme de Cognac, zonage de la ZPPAUP de Cognac (à droite)

2.6.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts du site Valadié

- **Une localisation stratégique**

L'ancienne cartonnerie Valadié représente un site important de par sa superficie et de par sa localisation. En effet, il est situé dans le quartier Saint-Jacques, un des plus vieux quartiers de Cognac, et est séparé de l'île des Poulis (reliée à la rive gauche de la Charente par une écluse) par un bras non navigable de la Charente. Ainsi, la construction d'une passerelle ne sera soumise à aucune contrainte liée au passage de bateaux sur le fleuve.

- **Un patrimoine bâti et naturel**

Le site est considéré comme patrimoine industriel du milieu du XX^{ème} siècle de la ville et présente également des éléments de patrimoine paysager. Cependant, les perspectives sur la Charente sont obstruées à cause de la présence d'un mur d'enceinte et d'une végétation abondante. Ce mur empêche également l'accès au jardin protégé.



Photographie 105 : Vue sur la Charente depuis le site Valadié obstruée par un mur recouvert d'une végétation abondante

- **Des bâtiments à rénover**

Le site comporte encore des éléments de son ancienne utilisation : des bâtiments de surfaces très importantes avec pour certains de belles charpentes en bois, une grande cheminée ainsi que les pompes d'une ancienne station essence. Cependant, les bâtiments sont pour la plupart en mauvais état et les murs sont souvent construits en tôles ou en parpaings. De même, les parties goudronnées sont également dégradées et nécessitent une remise en état.



Photographie 106 : Anciennes pompes à essence du site Valadié

Photographie 107 : Intérieur d'un bâtiment du site Valadié présentant une charpente en bois datant de la construction au milieu du XX^{ème} siècle

- **Un site localisé en zone rouge du PPRI**

Le site étant classé en zone rouge du PPRI, toute construction y est interdite. Il est donc nécessaire de conserver certaines emprises foncières existantes, qui sont les seules surfaces sur lesquelles sont autorisées des constructions réglementées. Néanmoins, à cause du fort risque d'inondation de la zone, il n'est pas envisageable de proposer des aménagements nécessitant des investissements importants.

2.6.1.3. Les enjeux mis en évidence sur le site de l'ancienne cartonnerie Valadié

- **Réhabilitation du site et préservation du patrimoine industriel**

Il s'agit tout d'abord de requalifier le site en réhabilitant certains anciens bâtiments industriels présentant un intérêt architectural. Les éléments de patrimoine que sont les charpentes en bois et les cheminées du milieu du 20^{ème} siècle devront être préservées.

- **Mise en valeur du cadre naturel du site**

Il est nécessaire de mettre en valeur le patrimoine naturel du site en ouvrant des perspectives sur la Charente et en créant un accès vers le jardin protégé. Une réhabilitation du chemin en bord de Charente s'avère également nécessaire afin de permettre une continuité du cheminement sur l'ensemble des sites de l'étude (cf. figure 110 p 249).

La commune a récemment convenu d'un accord avec le propriétaire du site pour mettre en place un parking durant la période estivale pour l'animation Cognac Plage qui se déroulera à proximité, place du Solençon. Le site sera donc utilisé durant cette période mais il ne s'agit que d'une utilisation temporaire.

Points faibles	Avantages	Enjeux	Projets en cours	Solutions
<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais état des bâtiments • Présence d'une cuve de station service • Présence d'une zone délaissée/en friche 	<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments d'architecture industrielle du milieu du 20^{ème} siècle 	<ul style="list-style-type: none"> • Patrimoine industriel du milieu du 20^{ème} siècle à sauvegarder • Requalification du site 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer d'un parking provisoire pour Cognac plage (commune) 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un parking pour les camping-cars • Restaurer la partie la plus riche et la plus fonctionnelle du site • Supprimer la cuve de station service • Réhabiliter la zone en friche
<ul style="list-style-type: none"> • Perspectives sur le fleuve obstruées à cause d'un mur et de la végétation • Mur empêchant l'accès au jardin protégé 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre du site agréable grâce aux bords de Charente et à la végétation • Proximité des îles • Charente non navigable à côté du site Valadié • Présence d'un jardin protégé au sein du site 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur le cadre naturel du site • Permettre une covisibilité avec l'île des Poulis et la rive gauche de la Charente 		<ul style="list-style-type: none"> • Créer une passerelle entre les îles et le site Valadié permettant de rejoindre la rive gauche, sans contraintes liées au passage de bateaux • Ouvrir des perspectives sur la Charente et son paysage • Ouvrir un accès vers le jardin protégé
<ul style="list-style-type: none"> • Site localisé en zone rouge du PPRI 	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie d'environ 20 ha • Proximité de Saint-Jacques • Présence d'un chemin sur le bord de la Charente 	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation du site 		<ul style="list-style-type: none"> • Réhabiliter l'ancien chemin de halage sur le bord de la Charente • Réutiliser le bâti existant

Tableau 12 : Synthèse du diagnostic du site Valadié

2.6.2. Propositions d'aménagement du site Valadié

2.6.2.1. Création de parkings pour camping-cars et voitures

Afin de supprimer les stationnements de camping-cars sur la place de la Levade, les stationnements qui leur sont réservés pourront être déplacés sur le site Valadié (cf. paragraphe 2.7 p 210).

A l'entrée du site, un espace peut être dégagé en démolissant certains bâtiments qui ne présentent aucun intérêt architectural. 28 places de stationnement pour camping-cars accompagnées d'infrastructures nécessaires à leur accueil peuvent y être créées ainsi que 25 places de stationnement pour véhicules légers.

2.6.2.2. Relogement du Club Bouliste Cognaçais et création d'une maison des artistes

Les deux bâtiments restants semblent intéressants à conserver d'un point de vue patrimonial, essentiellement en raison de l'intérêt que présentent leurs charpentes.

Dans le bâtiment situé à côté du parking nouvellement créé, le Club Bouliste Cognaçais qui se situait sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin pourra être relogé.

Dans le second bâtiment, la création d'une maison des artistes permettrait d'animer le site. En effet, des expositions collectives et des ateliers ouverts au public permettraient aux Cognaçais ou aux touristes de découvrir les créations des différents artistes présents sur le site, et ainsi de favoriser des échanges culturels. Face au bâtiment dédié aux artistes, une petite place aménagée pourra être mise à leur disposition pour les expositions et la vente de leurs œuvres.

2.6.2.3. Réhabilitation du cadre naturel du site

Pour rejoindre l'île des Poulis située à côté du site Valadié, une passerelle de 35 m de long environ, accessible aux personnes à mobilité réduite, pourra être créée (cf. annexe 7 p.292). Celle-ci permettra de désenclaver le site tout en créant un lien avec l'autre rive de la Charente. La rive gauche peut, en effet, ensuite être rejointe par les promeneurs au niveau de l'écluse située entre l'île des Poulis et la presqu'île des moulins.



Photographie 108: Exemples de passerelles à Saintes (17)

D'autre part, sur le site Valadié, les touristes ou les Cognaçais pourront venir profiter du jardin protégé, rendu accessible par la réhabilitation de l'ancien chemin de halage. Ce dernier sera prolongé par un cheminement piéton et une piste cyclable qui traversera le quartier Saint-Jacques, au niveau des places du Solençon et de la Levade et qui se poursuivra au-delà.

2.6.2.4. Réaménagement pour les automobilistes de la rue Roger Favre

Pour faciliter l'accès au site Valadié et surtout pour en sécuriser la sortie, l'extrémité de la rue Roger Favre nécessite un réaménagement. Actuellement, sortir de la rue pour rejoindre l'avenue de Lattre de Tassigny est dangereux en raison d'une mauvaise visibilité. En effet, des voitures sont stationnées le long des bâtiments sur l'avenue de chaque côté de la rue. Une avancée de trottoir aux coins de la rue, obligeant les voitures à stationner plus loin, permettrait d'augmenter la visibilité des automobilistes qui débouchent de la rue Roger Favre.

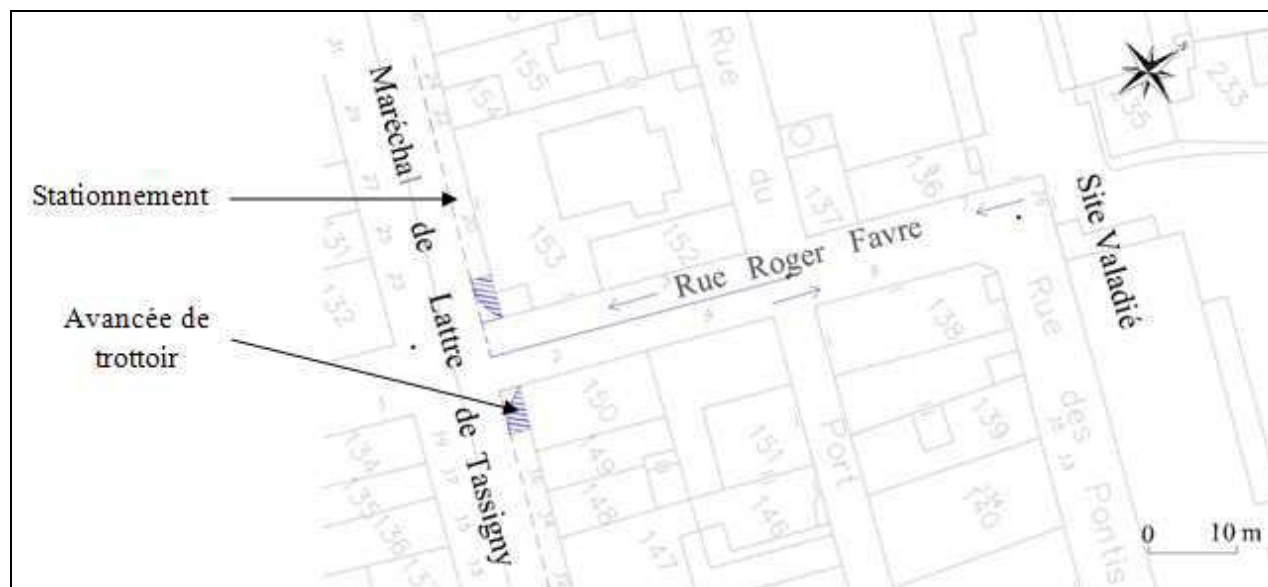


Figure 97: Propositions d'aménagement de la rue Roger Favre

Place du Solençon et place de la Levade



Place du Solençon



Place de la Levade



Espace de vidange des camping-cars



Entrées de maisons place du Soleçon



Vue de la place du Solençon sur les quais Hennessy

2.7. Les places du Solençon et de la Levade : des stationnements à réorganiser

2.7.1. Réalisation d'un diagnostic préalable des places du Solençon et de la Levade

2.7.1.1. Situation foncière et règlementaire des places du Solençon et de la Levade

Sur la rive droite du fleuve, face aux tours Saint-Jacques se trouvent deux petites places actuellement utilisées en tant que parkings : la place de la Levade et la place du Solençon. Au Nord-ouest de ces deux places passe le canal Jean Simon. L'ensemble de ce site a une superficie de 11 697 m².

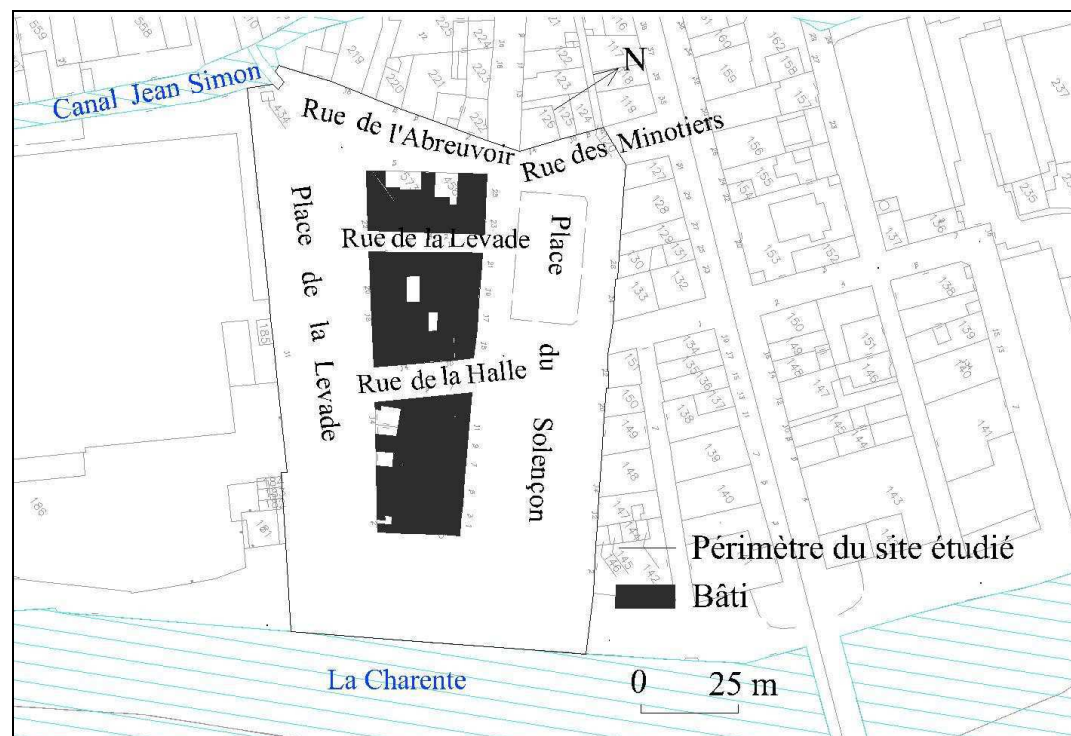


Figure 98 : Emprises du bâti sur les places de la Levade et du Solençon

La mairie de Cognac est propriétaire de la totalité des voiries communales et donc de l'intégralité du site étudié si l'on excepte le bâti, privé.

La majeure partie du site est classée en zone UA du POS sauf les berges de la Charente qui sont en zone INAL.

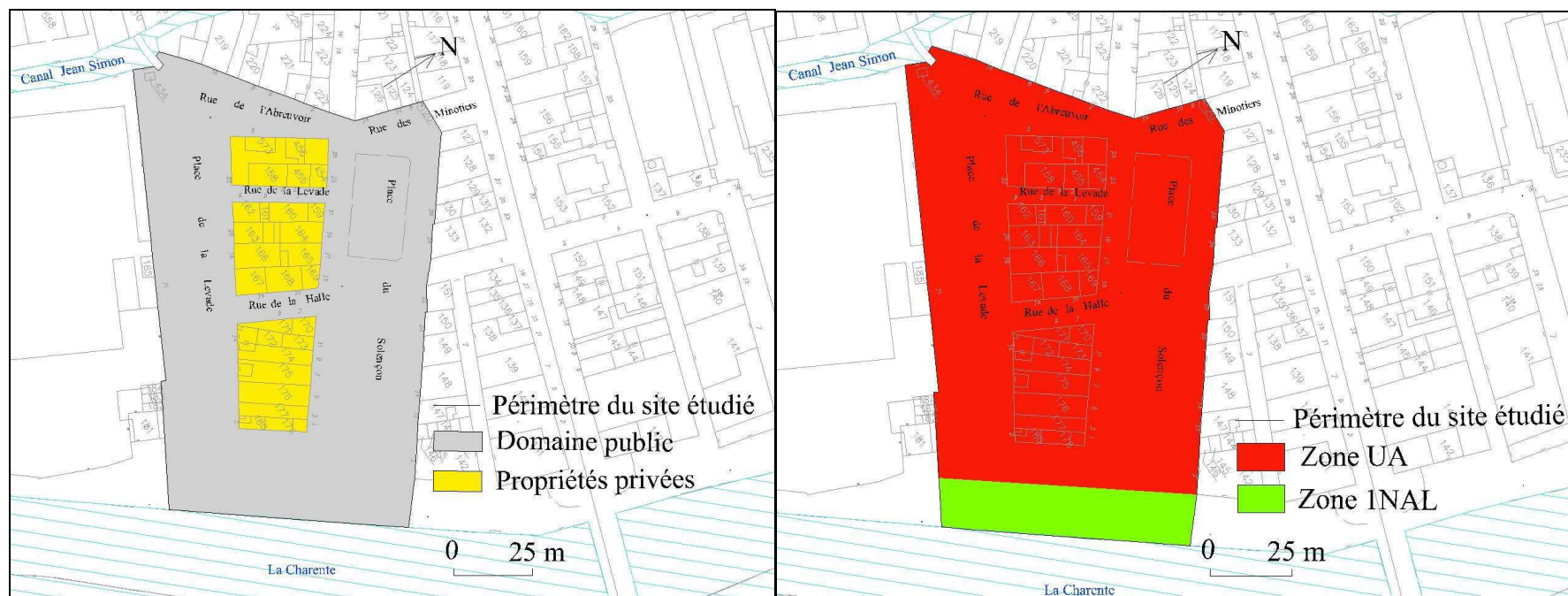


Figure 99 : Les propriétaires fonciers des places de la Levade et du Solençon

Figure 100 : Le zonage du POS sur les places de la Levade et du Solençon

Source : POS de Cognac (à droite)

Il existe de nombreuses contraintes au niveau du site étudié. En effet, celui-ci se situe en zones rouge et bleue du PPRI, dans le périmètre de la ZPPAUP et dans celui de la ZNIEFF de type 2.

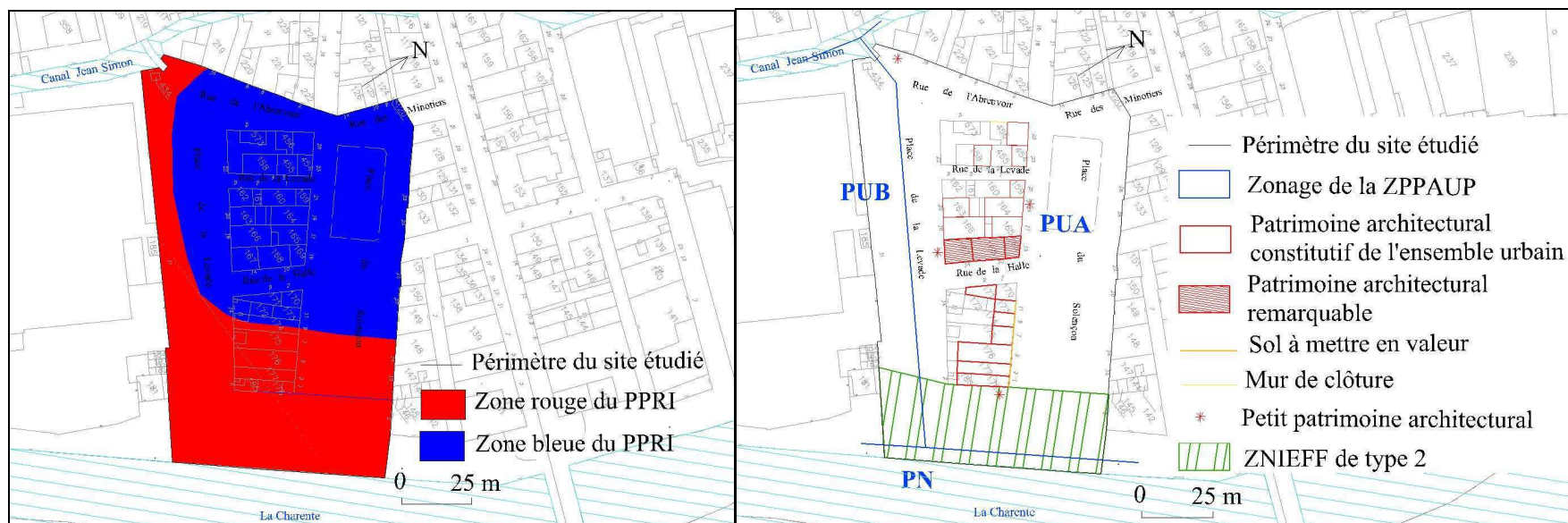


Figure 101 : Le zonage du PPRI sur les places de la Levade et du Solençon

Figure 102 : Le zonage de la ZPPAUP et de la ZNIEFF de type 2 sur les places de la Levade et du Solençon

Source : PPRI de Cognac (à gauche), Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme de Cognac, zonage de la ZPPAUP de Cognac (à droite)

2.7.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts des places du Solençon et de la Levade

Le quartier Saint-Jacques est l'ancien quartier des gabarriers. Il possède un caractère plus ouvrier que la rive gauche de Cognac. Les commerces y sont très actifs car ils bénéficient du trafic important sur l'avenue de Lattre de Tassigny.

- **Des façades de bâtiment en mauvais état**

Bien que les places du Solençon et de la Levade aient une des plus belles vues de Cognac sur les deux tours et les quais, le bâti n'y est pas mis en valeur et nécessiterait une réhabilitation.



Photographie 109: Façade des bâtiments place du Solençon

- **Des places parking**

La proximité des commerces a transformé ces deux petites places en parkings. Le nombre total de places de stationnement délimitées disponibles pour les voitures est de 86. Mais, en raison de la largeur de la voirie à certains endroits, les véhicules ont tendance à se garer le long des bâtiments, sur des emplacements qui ne sont pas délimités. Ainsi, lors des comptages, il a été observé un maximum de 118 véhicules stationnés sur les deux places (le 26 mai à 15h). Néanmoins, en moyenne, il y a 65 véhicules stationnés, tout horaire confondu. Ce chiffre montre que ces parkings sont très utilisés (cf. annexe n°4 p.279).



Photographie 110: Stationnements sur la place du Solençon

- **Un nombre de places réservées aux camping-cars et aux vélos insuffisant**

La place de la Levade accueille le stationnement des camping-cars. Le nombre de places (7) qui leur sont proposées est insuffisant. Ils sont en moyenne cinq à stationner, mais ce constat a été fait pendant le mois de Mai, en moyenne saison. Il a été observé plusieurs fois qu'il y avait plus de sept camping-cars stationnés et un nombre maximal de douze a été relevé (le 6 Mai à 15h et à 18h). Se pose également le problème de la durée de stationnement de ces camping-cars. D'après les comptages, certains restent stationnés plusieurs jours alors que l'emplacement qui leur est réservé n'a été prévu que pour une durée de temps limitée leur permettant d'effectuer leur vidange (cf. annexe n°4 p.279).

On peut aussi remarquer qu'il n'existe aucun stationnement pour les vélos sur ces deux places.

Le stationnement de tous ces véhicules sur la place de la Levade et du Solençon peut gâcher la vue que les touristes ont sur le quartier Saint-Jacques depuis les quais de la rive gauche.

- **Présence de patrimoine bâti et naturel**

Ces deux petites places sont séparées des quais de la Charente par un espace vert qu'il est intéressant de conserver, d'autant plus qu'il fait partie du tracé de l'ancien chemin de halage.



Photographie 111: Berges de la Charente le long des places de la Levade et du Solençon

La présence du canal Jean Simon peut aussi représenter un atout pour le lieu, de par la présence d'un petit pont passant sur celui-ci.

Le potentiel touristique du quartier Saint-Jacques est davantage exploité depuis l'été 2008, avec la mise en place d'une antenne de l'Office de Tourisme sur la place du Solençon. Et durant l'été 2009, la municipalité met en place une nouvelle animation sur cette place : Cognac Plage.

2.7.1.3. Les enjeux mis en évidence sur les places du Solençon et de la Levade

- **Développer les modes de déplacement doux**

Il s'agit de rendre le site plus agréable pour les touristes ou les riverains, en réduisant l'impact visuel du stationnement des véhicules et en privilégiant les modes de transport doux.

- **Déplacer les places de stationnement des camping-cars**

Il est nécessaire de trouver un nouveau lieu de stationnement pour les camping-cars, ce qui permettrait de réduire l'impact visuel depuis les quais rive gauche, d'augmenter le nombre de places disponibles pour les voitures, et ainsi de réduire les stationnements dans les emplacements non délimités.

- **Valoriser le patrimoine bâti et naturel pour favoriser le tourisme**

Le patrimoine naturel et bâti du lieu doit être valorisé, ce qui passe par une réhabilitation des propriétés privées, de l'ancien chemin de halage et par une mise en valeur du canal Jean Simon. Ceci permettra également d'inciter davantage les touristes à venir se promener dans le quartier Saint-Jacques. Plus d'animation sur les deux places contribuerait aussi à son attractivité.

Points faibles	Avantages	Enjeux	Projets	Solutions
<u>Stationnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Places utilisées comme parkings • Aucun stationnement vélo • Stationnements insuffisants pour les camping-cars • Présence de camping-cars « ventouses » 	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamique commerciale importante au sein du quartier Saint-Jacques 	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre le site plus agréable en réduisant l'impact visuel des véhicules • Développer les modes de transport doux • Diminuer le nombre de camping-cars et empêcher l'installation de camping-cars « ventouses » 		<ul style="list-style-type: none"> • Rendre la place du Solençon semi-piétonne ou piétonne sur toute sa longueur ou sur une partie • Faire de la place de la Levade un véritable parking en l'agencant mieux • Réaliser un parking pour camping-cars sur le site Valadié • Installer des stationnements pour les vélos
<u>Patrimoine</u> <ul style="list-style-type: none"> • Vue sur les parkings depuis les quais Hennessy 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de berges naturelles • Vue sur les quais Hennessy • Présence du canal Jean Simon • Site sur le tracé de l'ancien chemin de halage • Présence de bâtis remarquables • Présence d'une antenne de l'Office de Tourisme durant l'été 	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser le patrimoine naturel et le patrimoine bâti • Inciter les touristes à venir se promener dans le quartier Saint-Jacques 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de Cognac Plage durant l'été 2009 (commune) 	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver le caractère naturel des berges • Réhabiliter l'ancien chemin de halage • Limiter les stationnements sur la place du Solençon pour mettre en valeur le patrimoine bâti • Planter des arbres pour masquer les voitures

Tableau 13 : Synthèse du diagnostic sur les places de la Levade et du Solençon

2.7.2. Propositions d'aménagement des places de la Levade et du Solençon

2.7.2.1. Valorisation des modes de transport doux

La place des piétons et des cyclistes doit être valorisée et plus sécurisée sur les places du Solençon et de la Levade. Tout d'abord, un cheminement piéton et une piste cyclable pourront être mis en place en bord de Charente dans la continuité de l'ancien chemin de halage. Ces aménagements permettront également aux promeneurs et aux cyclistes de rejoindre le site Valadié en passant par la rive du fleuve, sous le pont Saint-Jacques. Ce passage sera alors interdit aux automobilistes.

D'autre part, pour améliorer les déplacements et la sécurité des piétons sur la place du Solençon, un réaménagement des deux places piétonnes est proposé, qui consistera à les regrouper pour n'avoir plus qu'une seule place. Un îlot central, pouvant être agrémenté d'une statue ou d'une fontaine, sera situé en son centre. En outre, afin de créer un lien entre cette place et l'avenue commerçante de Lattre de Tassigny, il sera intéressant de renforcer le cheminement piéton sur une partie de la rue de la Halle, entre la place du Solençon et l'avenue. Ces aménagements pourront ainsi rendre ces deux places plus attractives pour les touristes. Il apparaît également nécessaire de réhabiliter les toilettes publiques présentes au Nord-ouest de la place du Solençon.

2.7.2.2. Changement des sens de circulation

Le réaménagement de la place du Solençon entraînera des conséquences sur la voirie. Les deux sens de circulation à l'entrée de la place ne seront pas modifiés afin de pouvoir permettre la circulation des camions de Hennessy, situé à côté de la place de la Levade. Néanmoins, la création d'un sens unique autour du nouvel espace piéton de la place du Solençon permettra de rationaliser la circulation des automobilistes qui sont aujourd'hui obligés d'alterner entre des voies à double sens et à sens unique. La sortie se fera uniquement rue des Minotiers. En effet, un sens unique de circulation sera créé dans la rue de la Halle, depuis l'avenue de Lattre de Tassigny jusqu'à la place du Solençon. Cette rue, étroite et en pente, rend actuellement la sortie des véhicules dangereuse. La place libérée par le sens unique permet la création de l'espace pour les piétons, comme vu précédemment.

Pour rejoindre la place de la Levade depuis la place du Solençon, les automobilistes peuvent emprunter la voie à double sens non modifiée passant en haut de la place, ou bien la rue de la Levade et la rue de la Halle, dans lesquelles un sens unique sera créé. Un sens unique sera également créé en bas de la place de la Levade pour rejoindre la route longeant les berges. Cette route sera réduite à une voie, passée à sens unique, en raison de l'aménagement du cheminement piéton et de la piste cyclable en bord de Charente.

2.7.2.3. Suppression et création de places de stationnement

En raison des sens unique mis en place sur certaines voies, la largeur de la nouvelle voirie obtenue permet de créer des places de stationnement. C'est le cas dans la rue de la Halle ainsi que dans le prolongement de la rue du Vieux Pont, où huit places de stationnement peuvent être créées.

La place piétonne nouvellement aménagée est légèrement agrandie en haut de la place du Solençon. Ceci entraîne la suppression de sept places de stationnement qui longeaient la promenade. Ainsi, l'impact visuel des voitures est moindre pour les piétons.

D'autre part, les comptages ont montré que les stationnements réservés aux camping-cars étaient insuffisants. En créer davantage sur la place de la Levade signifie la suppression de places de parking pour voiture, ce qui n'est pas envisageable dans un quartier commerçant comme celui de Saint-Jacques. La solution idéale est de supprimer toutes les places de stationnement des camping-cars sur la place de la Levade et de les déplacer dans un autre lieu de la ville qui soit plus adapté en termes d'infrastructures et d'accueil des vacanciers. Ceci permettrait également de libérer de l'espace sur la place. Ainsi, il a été choisi de mettre en place un parking pour camping-cars sur le site Valadié (cf. paragraphe 2.6.2.1 p 205) ainsi que sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin (cf. paragraphe 2.1 p 57). Ceci permet la création de dix-huit places de parking pour les voitures sur la place de la Levade.

En tout, il y aura 105 places de stationnement disponibles pour les voitures sur les places du Solençon et de la Levade, contre 86 actuellement.

Des arbres pourront être plantés sur le bas de la place de la Levade afin de masquer les parkings depuis l'autre rive.

	Nombre de stationnements actuels	Nombre de stationnements après le réaménagement
Véhicules légers	85	103
Places "handicapé"	1	2
Camping-cars	7	0

Tableau 14 : Nombre de stationnements sur les places du Solençon et de la Levade avant et après le réaménagement

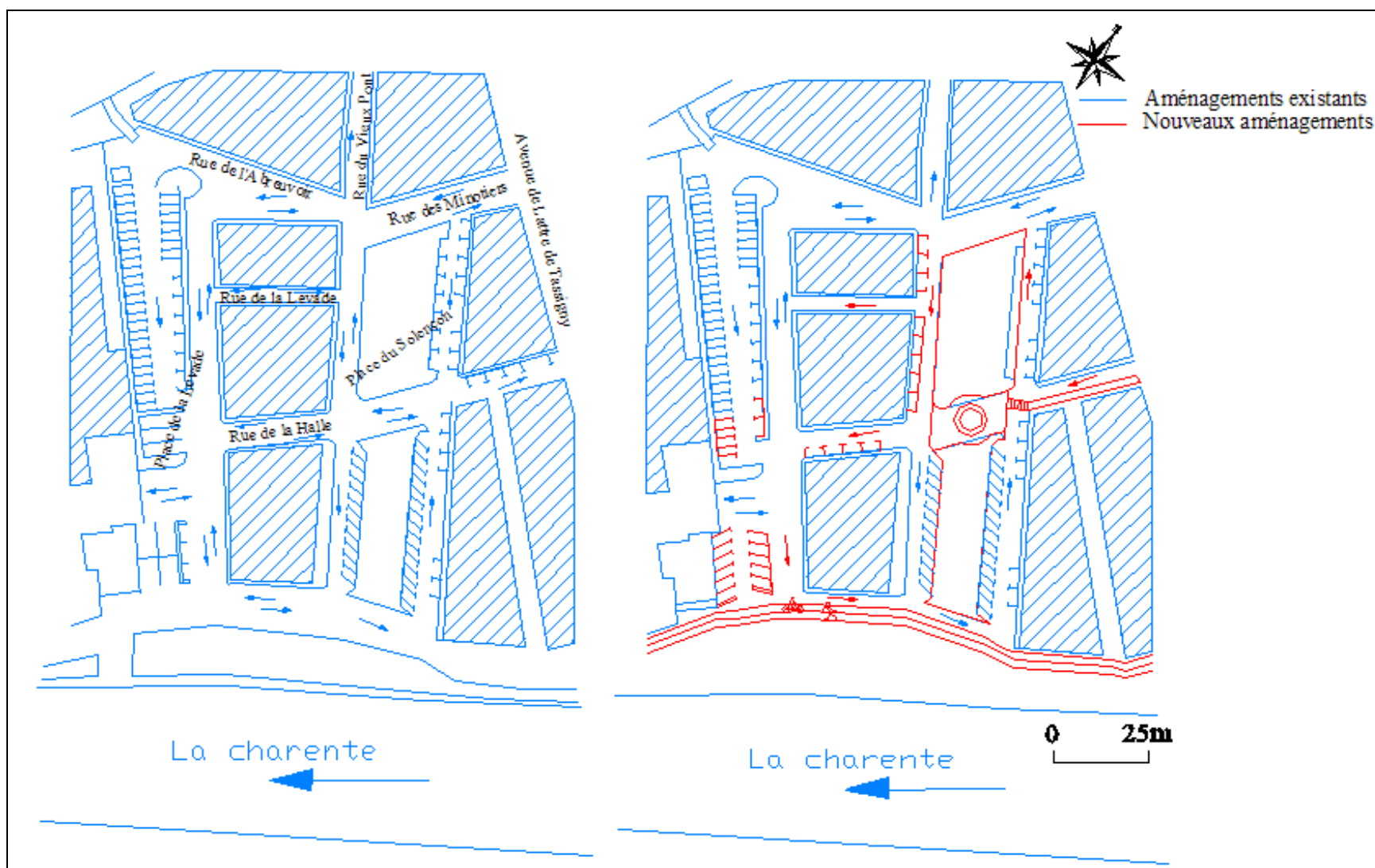


Figure 103: Proposition d'aménagement des places du Solençon et de la Levade

Les prairies de la Faïencerie



Les jardins ouvriers et le parking



Le garage automobile



La partie cultivée



Une habitation



L'ancien chemin de halage



Les prairies

2.8. Les prairies de la Faïencerie : un site naturel à préserver

2.8.1. Réalisation d'un diagnostic préalable des prairies de la Faïencerie

2.8.1.1. Situation foncière et règlementaire des prairies de la Faïencerie

L'îlot, constitué dans sa grande majorité de prairie, se situe entre la Charente et le canal Jean Simon. Il se trouve sur la rive droite du fleuve, juste en amont du pont de Crouin. Cet îlot fait face au site de la rue basse Saint-Martin et à celui des anciens abattoirs situés de l'autre côté du fleuve. Ce site d'étude est vaste puisque sa superficie est de 87 100 m².

Le bâti et l'urbanisation sont très peu présents sur les prairies. La construction la plus volumineuse est une entreprise à l'extrémité gauche du périmètre près de l'espace 3000. Les autres bâtis sont au centre des prairies, de part et d'autre de l'impasse Saint-Fiacre. Ils comprennent une maison individuelle et les constructions nécessaires au fonctionnement des jardins ouvriers.

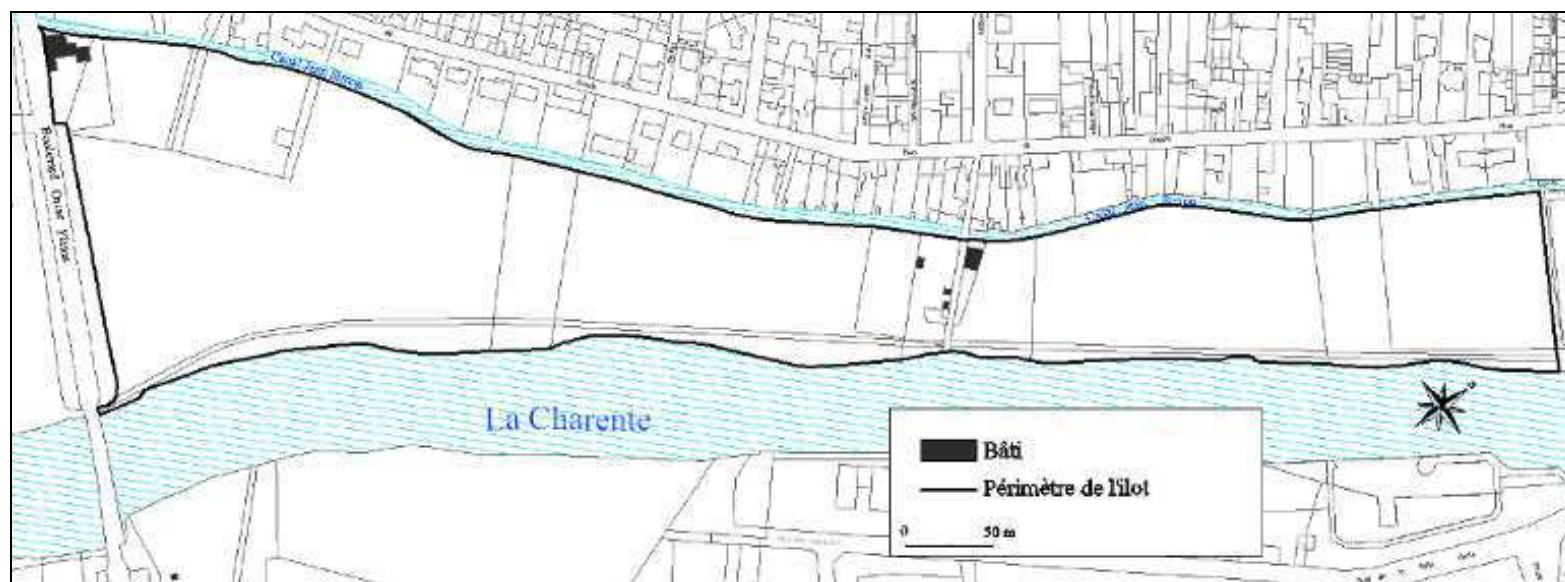


Figure 104 : Emprise du bâti sur les prairies de la Faïencerie

La commune est propriétaire de la majorité de l'îlot, elle possède plus de 5,7 ha. On trouve sur cette superficie les jardins familiaux étendus sur 8 700 m², et divisés en deux parties. La première, d'une superficie de 6300 m², comprend 25 lots avec cotisation. La seconde, à caractère social, a une superficie de 2400 m² soit 12 lots sans cotisation. Le reste des parcelles communales est utilisé en prairie, cela représente presque 5 ha. Dans la partie la plus au Sud, le terrain est fréquemment entretenu, c'est-à-dire que l'herbe est tondue avec un tracteur. Cet espace ainsi dégagé sert de parking lors des grands événements se déroulant à l'espace 3000, la grande salle polyvalente de la ville. Les autres parcelles de l'îlot appartiennent à des propriétaires privés. Au Nord-est, il y a des prairies, cultivées en été. A l'extrémité Nord-ouest, les deux terrains sont occupés par un garage automobile.

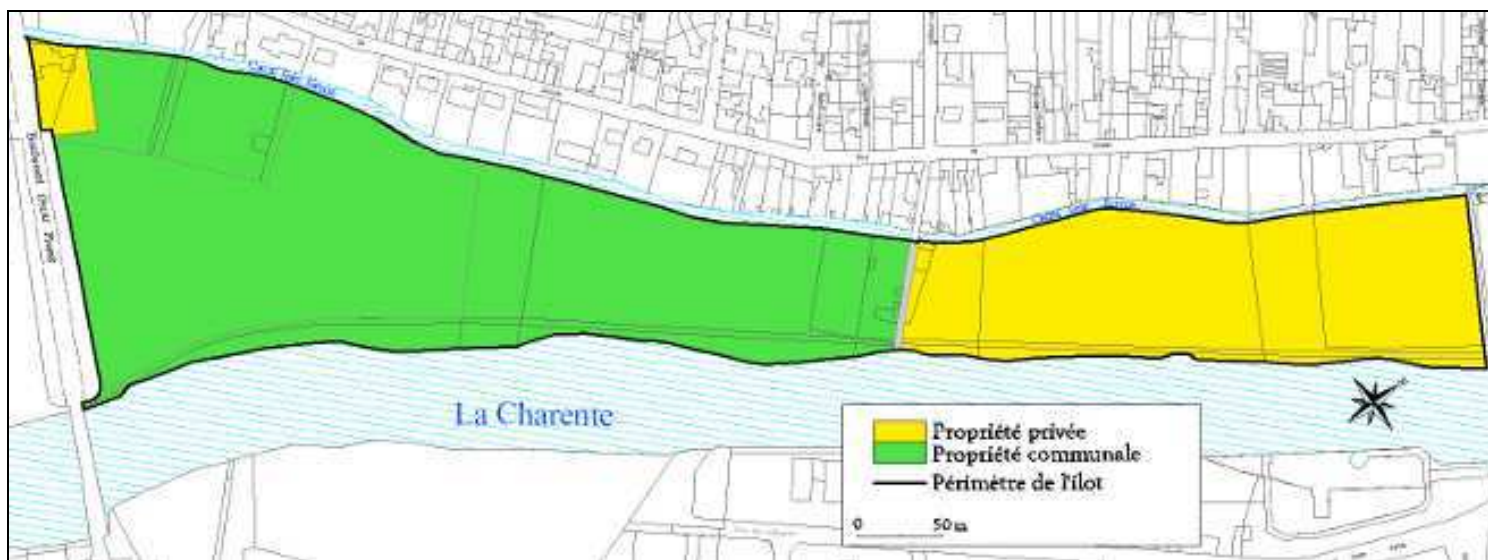


Figure 105 : Les propriétaires fonciers sur les prairies de la Faïencerie

La quasi totalité des parcelles est en zone 1 NAL, ce qui limite l'occupation et l'utilisation du sol et régleme l'implantation de constructions. En outre, ces zones ont une vocation de sauvegarde et de mise en valeur des espaces naturels. La seconde zone réglementaire présente sur ce périmètre d'étude est la zone UBA qui est une déclinaison de la zone UB.

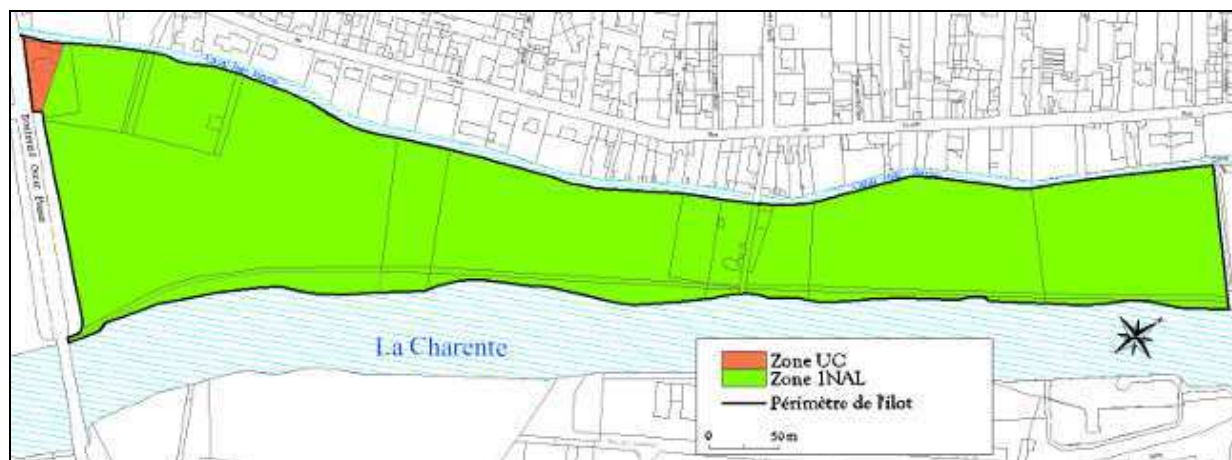


Figure 106 : Le zonage du POS sur les prairies de la Faïencerie

Source : POS de Cognac

Coincées entre la Charente et le canal Jean Simon, les prairies de la faïencerie sont inondées plusieurs fois au cours de l'hiver, de ce fait l'intégralité des prairies est en zone rouge du PPRI.

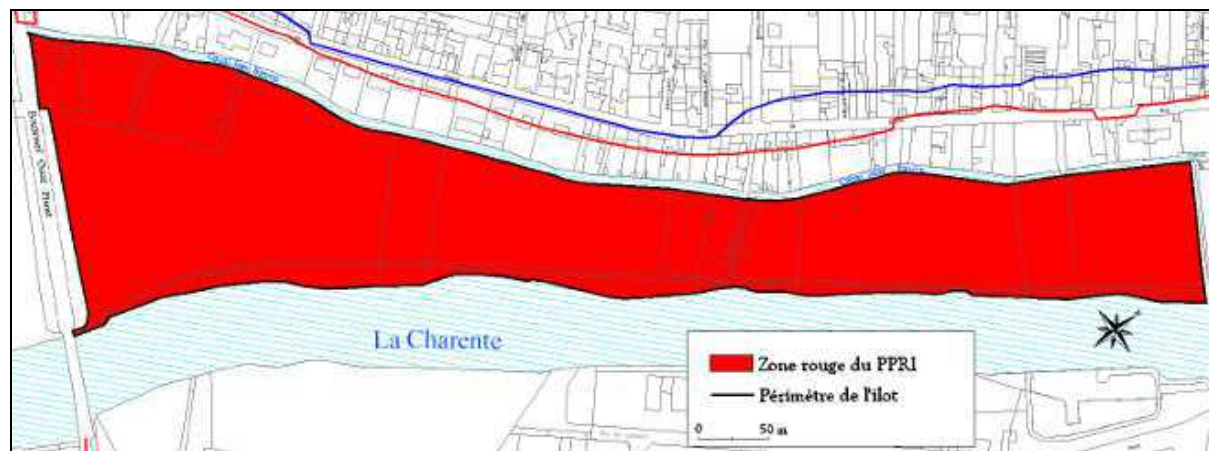


Figure 107 : Le zonage du PPRI sur les prairies de la Faïencerie

Source : PPRI de Cognac

La totalité des prairies est en zone PN de la ZPPAUP. Cette zone concerne tous les espaces naturels en bordure de la Charente et de la rivière l'Antenne.

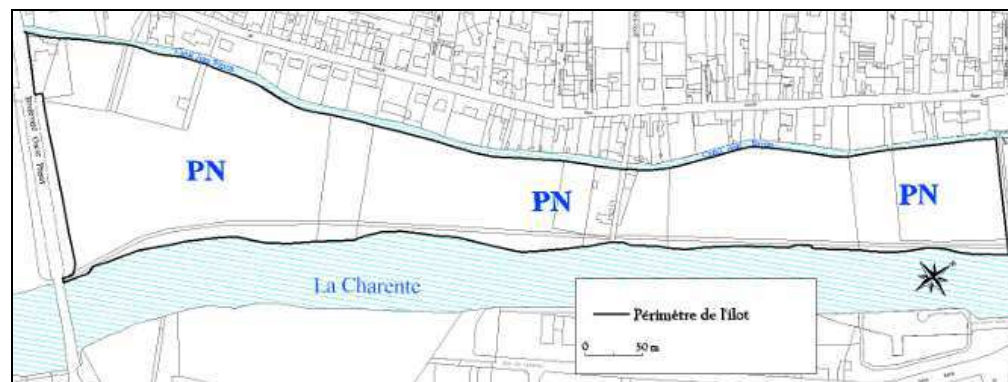


Figure 108 : Le zonage de la ZPPAUP sur les prairies de la Faïencerie

Source : Zonage de la ZPPAUP de Cognac

La partie la plus proche de la Charente est classée en ZNIEFF de type 2 et en zone Natura 2000. La bande des prairies de la Faïencerie concernée par ce classement sont les berges, leur rideau d'arbres ainsi qu'un liseré d'herbe.

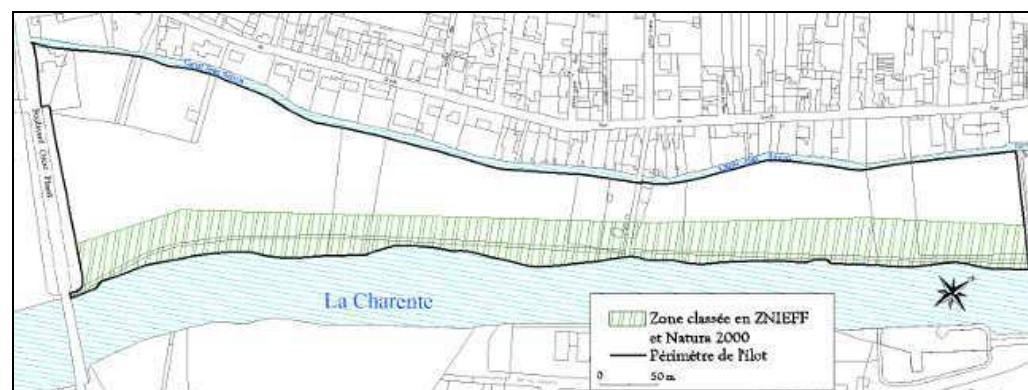


Figure 109 : Le zonage de la ZNIEFF de type 2 sur les prairies de la Faïencerie

Source : Diagnostic du Plan Local d'Urbanisme de Cognac

2.8.1.2. Mise en évidence des points faibles et des atouts des prairies de la Faiencerie

- **Les prairies sont fréquemment inondées en hiver**

La situation géographique expose les prairies de la Faiencerie aux crues, elles sont situées entre la Charente et un canal. Leur altitude est relativement faible, elle est comprise entre 5,61 et 6,96 m au-dessus de la mer. Ces deux éléments contribuent au fait que l'îlot soit inondé fréquemment en hiver. De plus, le classement de ce site en aléas fort et très fort, dans le PPRI, empêche de réaliser les exhaussements qui mettraient cette zone hors d'eau.



Photographie 112 : Différence de niveau entre les prairies et l'espace 3000, en aval du fleuve

- **L'accès y est peu aisé**

Du côté Charente il n'est pas possible d'accéder aux prairies, actuellement aucun quai ou ponton permettant l'amarrage de bateau n'existe. Du côté de l'espace 3000, un accès voiture a été aménagé, il permet aux véhicules de venir stationner sur les prairies lors de grands évènements. La hauteur est limitée par un portique pour éviter que des camping-cars ne s'installent sur les pelouses. Malheureusement, cet accès incite les pêcheurs à stationner sur l'ancien chemin de halage. On peut se rendre aux prairies en passant par le quartier Saint-Jacques. Pour cela, il faut longer les chais de vieillissement de la maison de négoce Hennessy. L'avantage de ce cheminement est sa proximité avec les parkings de la place du Solençon et de la place de la Levade. Le canal Jean Simon constitue un obstacle en terme de liaison entre la rue basse de Crouin et l'îlot des prairies de la Faiencerie. En fait, il n'existe que trois accès, tous trois enjambent le canal. Deux d'entre eux sont des passerelles réservées à un usage piétonnier mais peuvent aussi accueillir des véhicules si nécessaire.

La dernière possibilité pour aller sur les prairies est d'utiliser la rue qui mène aux jardins familiaux, à savoir l'impasse Saint-Fiacre. Cette voie est étroite, deux voitures ne peuvent pas s'y croiser. Aucune de ces liaisons n'est aménagée pour les personnes à mobilité réduite.



Photographie 113 : Une passerelle fermée par un portail

Photographie 114 : l'accès aux prairies est limité aux véhicules de moins de 2,10 m

Photographie 115 : L'impasse Saint-Fiacre

- **Le mobilier urbain est détérioré, non utilisable ou manquant**

Sur la totalité des prairies, y compris le chemin de halage, il n'y a que deux bancs. Le mobilier urbain est très détérioré et inutilisable puisque seuls les dossiers de ces bancs sont encore présents. En outre, l'offre n'est pas suffisante et il manque des panneaux d'informations pour renseigner les personnes empruntant l'ancien chemin de halage.



Photographie 116 : Un exemple de banc sur l'ancien chemin de halage

- **Peu de perspectives sur le fleuve**

Comme pour l'îlot de la rue basse Saint-Martin, des anciens abattoirs et le site Valadié, les bords de la Charente sont plantés d'un rideau d'arbres, à travers lequel il est difficile d'apercevoir le fleuve. La forte végétalisation accentue encore plus le phénomène. Le promeneur ne voit la Charente que par des trouées dans la végétation.



Photographie 117 : Végétation dense sur les berges, photographie prise du pont de Crouin

Photographie 118 : Végétaux obstruant la vue



Photographie 119 : Un exemple de vue dégagée sur la Charente

2.8.1.3. Les enjeux mis en évidence sur les prairies de la Faiënerie

- **La conservation des espaces naturels**

Les classements des prairies, que ce soit dans le POS, la ZPPAUP, les ZNIEFF ou encore la zone Natura 2000, montrent que ce site est déjà reconnu comme un espace naturel. Sa position centrale entre le quartier de Crouin et le quartier de Saint-Jacques, en face du port et des anciens abattoirs, en fait une zone naturelle en milieu urbain à conserver.

- **La mise en valeur du canal Jean Simon**

Le canal Jean Simon longe l'intégralité de l'îlot des prairies de la Faiënerie, il a été inclus dans le périmètre du site. Le lit du canal, dans quelques zones, est touché par l'incivisme des gens. Chaque riverain possède la partie du canal qui est attenante à sa propriété jusqu'au milieu du lit.

- **La réhabilitation de l'ancien chemin de halage**

L'ancien chemin de halage fait le lien entre le quartier Saint-Jacques et le quartier de Crouin, il continue bien après l'espace 3000 en aval du fleuve. Le tronçon de chemin le long des prairies est utilisé par les personnes résidant dans ce secteur. Cependant, il n'y a pas d'aménagement particulier. C'est un sentier étroit et en terre battue, il est de ce fait inadapté aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes.

- **L'ouverture de perspectives sur la Charente**

Les prairies et l'ancien chemin de halage offrent très peu d'ouvertures sur la Charente. Cela est dû en grande partie aux végétaux proliférant sur la berge. Il serait plus agréable pour les promeneurs de voir le fleuve plus fréquemment.

Points faibles	Avantages	Enjeux	Solutions
<p><u>Les prairies</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquemment inondées en hiver car servent de déversoir pour les crues • Peu d'accès aux prairies 	<ul style="list-style-type: none"> • Servent de déversoir pour les crues • Présence d'une grande zone naturelle • Classée en partie en ZNIEFF • Utilisées en esplanade ou en parking pendant les grands événements • Présence de jardins familiaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Conservation des espaces naturels • Mise en valeur des prairies • Utiliser davantage les prairies 	<ul style="list-style-type: none"> • Agrandir les jardins familiaux • Créer un jardin maraîcher biologique • Installer une signalétique sur les chemins de randonnées et de promenades • Créer une piscine naturelle • Entretenir naturellement les prairies avec des ânes et des moutons • Créer des lieux de repos et de pique-nique • Interdire l'accès aux voitures en dehors des événements
<p><u>Le chemin de halage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Chemin en terre, étroit • Non adapté aux personnes à mobilité réduite • Peu d'accès au chemin • Mobilier urbain détérioré et non utilisable • Peu de perspectives sur le fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé continu d'un bout à l'autre • Environnement agréable • Relie les quartiers de Crouin et de Saint-Jacques • Abords du chemin entretenu 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouverture de perspectives sur le fleuve • Réhabilitation du chemin de halage • Accessibilité aux personnes à mobilité réduite • Faire des berges un espace de détente 	<ul style="list-style-type: none"> • Installer un nouveau mobilier urbain • Elargir et faire un revêtement pour le chemin • Elagage et débroussaillage (avec parcimonie), entretien amélioré des berges • Installer une signalétique
<p><u>Le canal Jean Simon</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Non mis en valeur • Problème de statut du canal (public/ privé) • Non entretenu • Pas d'accès et peu de ponts 	<ul style="list-style-type: none"> • Relie le canal du Solençon (au niveau du site Valadié) à l'écluse après le pont de Crouin 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur du canal 	<ul style="list-style-type: none"> • Nettoyer le canal • Créer une balade en kayak avec des haltes • Régulariser le statut du canal

Tableau 15 : Synthèse du diagnostic sur les prairies de la Faïencerie

2.8.2. Propositions d'aménagement des prairies de la Faïencerie

2.8.2.1. Agrandissement des jardins familiaux

L'association qui s'occupe de la gestion des jardins enregistre déjà des demandes ne pouvant pas être acceptées faute de places disponibles. Il faut en plus anticiper les futures demandes dues à l'engouement pour l'autoproduction de légumes et la conjoncture économique actuelle. C'est pourquoi une extension des jardins familiaux pourra être réalisée.



Photographie 120 : Les jardins familiaux de Saint-Fiacre

Puisque sur les prairies la place ne manque pas, l'idéal serait de doubler le nombre de parcelles disponibles, tout en gardant le principe actuel d'avoir une partie à caractère social, c'est-à-dire sans cotisation. La seconde partie, avec une faible cotisation annuelle, sera la même que pour les jardins déjà existants. Cet agrandissement augmenterait fortement le nombre de lots et le porterait à 74.

Les travaux à réaliser pour la création des nouveaux jardins se limitent à la mise en place de clôtures et d'un accès à l'eau. L'eau du canal Jean Simon peut être utilisée comme c'est actuellement le cas pour les lots existants. Pour accompagner l'accroissement du nombre de personnes venant faire leur jardin, le parking doit aussi voir sa capacité augmentée.

Le règlement des jardins familiaux doit être changé, en effet aujourd'hui l'utilisation de produits phytosanitaires est autorisée. Il faudrait interdire l'usage de tout produit chimique non indispensable dans cet espace. La situation géographique des jardins en fait un point sensible lors des fortes crues de la Charente, empêcher les pollutions du fleuve avec ces produits est un enjeu important.

2.8.2.2. Création de pâturages

Pour éviter d'utiliser des moyens mécaniques pour entretenir les prairies, des pâturages peuvent être mis en place. C'est une activité compatible avec le classement en zone d'aléas très fort du PPRI. L'entretien du site par les animaux permettra de favoriser la biodiversité sur les prairies. L'utilisation de races locales, comme la vache maraichine, la chèvre poitevine et le baudet du Poitou, aura un rôle pédagogique et sensibilisera les promeneurs à la disparition de ce patrimoine régional.



Photographie 121 : La vache maraichine

Sources : www.cren-poitou-charentes.org (à gauche), www.chevres.canalblog.com, www.pagesperso-orange.fr (à droite)

L'installation des animaux demande de mettre en place une clôture amovible, qui peut être électrifiée, et la réalisation d'un abri pour les bêtes. Les soins aux animaux seront assurés par un agent municipal. Un temps partiel devrait suffire et le poste serait compatible avec l'agent s'occupant des animaux du parc de l'hôtel de ville.

L'hivernage se fera dans une zone de la ville qui est hors d'eau, une étable et un petit enclos accueilleront les animaux pendant l'hiver et les périodes de crues.

2.8.2.3. Création d'un espace de pique-nique et de détente

Pour permettre aux personnes qui font une randonnée sur l'ancien chemin de halage, ou juste une promenade le long de la Charente, de faire une pause et de pouvoir se restaurer dans un endroit confortable, une aire de pique-nique, avec des tables et des conteneurs pour jeter les déchets sera réalisée.



Photographie 122 : Un exemple d'aire de pique-nique

Source : www.mareuiltourisme.com

Cet espace aménagé se situera près de l'ancien chemin de halage, à proximité des chais appartenant à l'entreprise Hennessy et donc proche des parkings de la place de la Levade et de la place du Solençon. La vue sur la Charente à cet endroit devra être dégagée pour permettre aux gens de voir le fleuve, le port et le début des quais sur la rive opposée.

Pour protéger l'espace de pique-nique du soleil, des arbres devront être plantés pour obtenir un espace ombragé. La réglementation du PPRI impose de respecter des contraintes en matière de plantation d'arbres. Chaque plant doit être suffisamment espacé des autres pour ne pas gêner l'écoulement de l'eau pendant les crues, et l'élagage des branches basses doit être réalisé jusqu'au niveau de la côte de sécurité.

2.8.2.4. Le quai de la navette fluviale

Comme pour le site des anciens abattoirs, l'îlot des prairies de la Faïencerie accueillera un arrêt de la navette fluviale (cf. paragraphe 3.2.3.2 p 252). Celui-ci occupera une position centrale sur le site, dans la continuité de l'impasse Saint-Fiacre, qui offre un accès à la rue basse de Crouin et donc au réseau viaire de la ville. Dans cette zone, il n'y a pas de grands arbres, et la berge est fortement endommagée. La vue est dégagée et permet d'avoir une très belle perspective sur les bâtiments des anciens abattoirs.



Photographie 123 : Le lieu qui accueillera le quai de la navette fluviale

Photographie 124 : La vue sur les anciens abattoirs

A cet endroit, la navette reprendrait le trajet de l'ancien bac qui reliait la rue du Bac à l'impasse Saint-Fiacre. Cela éviterait la construction d'une passerelle, plus difficile à réaliser, en raison du caractère navigable de la Charente. La liaison par voie fluviale permettra de désenclaver le quartier de Crouin.

Un quai en pierre sera en harmonie avec les quais des anciens abattoirs et de Saint-Jacques mais peu avec l'aspect naturel des prairies. Un quai avec un revêtement en bois seraient plus en accord avec les prairies et leurs futurs aménagements. L'accès à la navette devra être adapté aux personnes à mobilité réduite.

2.8.2.5. La piscine naturelle

L'adjoint à l'aménagement durable souhaite que les aménagements créés sur la commune soit le plus respectueux possible de l'environnement. Une piscine naturelle pourra être créée sur les prairies de la Faiènerie. Ce type de bassin de baignade s'intégrerait parfaitement à l'environnement des prairies avec les jardins familiaux, les pâturages et l'ancien chemin de halage.

Le quartier de Crouin et les prairies de la Faiènerie sont très excentrés par rapport au centre-ville, et sont éloignés des activités de loisirs comme la base plein-air et la piscine d'été. Il n'existe pas d'activité attrayante pour les habitants de Crouin. L'installation de la piscine biologique à cet endroit permettrait de remédier à ce problème.



Photographie 125 : Un exemple de piscine naturelle

Source : www.femmeactuelle.fr

La piscine naturelle est aussi appelée étang de baignade. Encore peu connues en France, ces piscines font l'unanimité dans les pays nordiques. Elles respectent l'environnement en supprimant de leur entretien le chlore et tous les produits de piscine chimiques type algicides.

Un bassin de piscine naturelle se construit simplement avec une bâche étanche maintenue par des pierres d'ornement servant de margelles. Ces piscines peuvent aussi se concevoir en polyester ou encore en béton.

Le principe de fonctionnement reprend le système de filtrage mécanique des piscines classiques (drain de fond et drain de surface) ainsi que le système d'épuration de l'eau par filtre à sable, qui a pour tâche d'éliminer les particules en suspension. A la sortie du filtre à sable, l'eau pompée se sépare en deux : une grande partie repart vers une chute d'oxygénation pour assurer l'épuration de l'eau, tandis qu'une petite partie est dirigée vers un système de filtration naturelle.

Dans le petit bassin de filtration, des plantes aquatiques spécifiques se chargent de débarrasser l'eau des polluants minéraux ou biologiques. La piscine naturelle doit fonctionner en toute autonomie à l'image d'un écosystème biologique.



Photographie 126 : La piscine publique de Combloux(74)

Source : www.aujardin.info

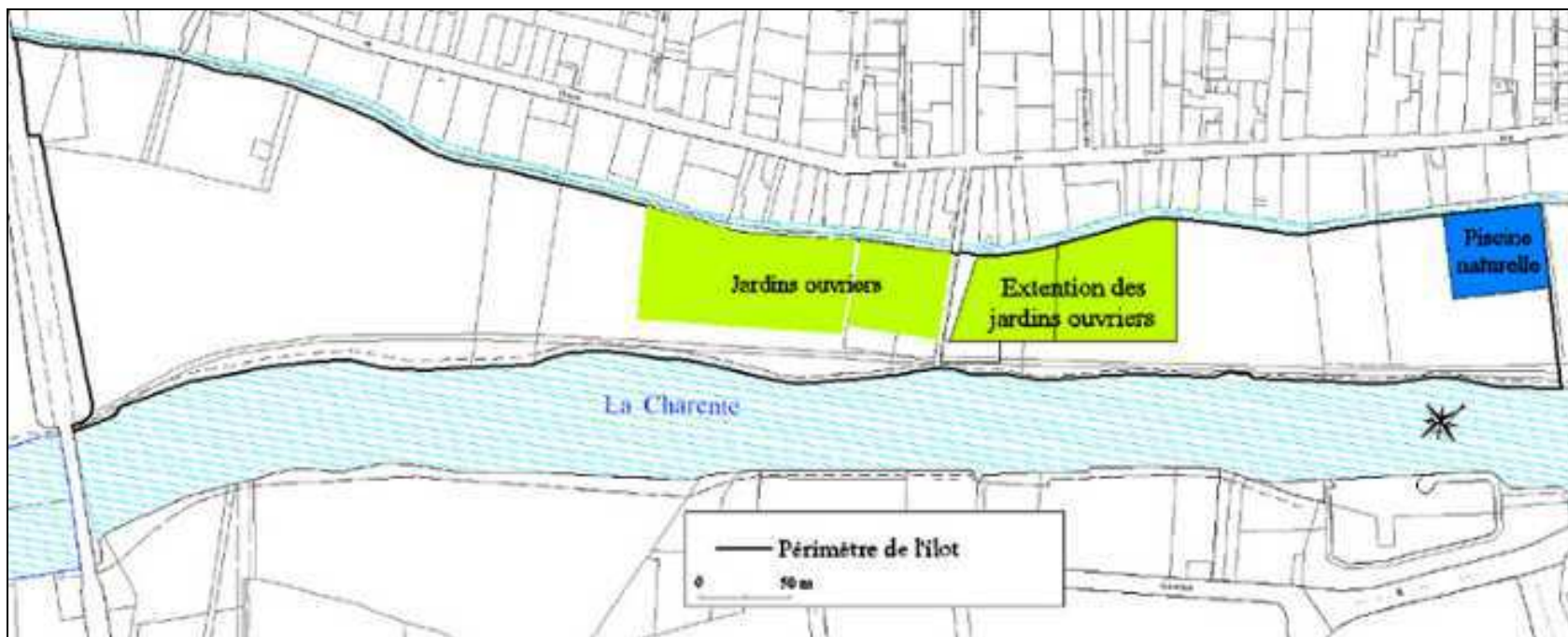


Figure 110 : Proposition d'aménagement des prairies de la Faïencerie

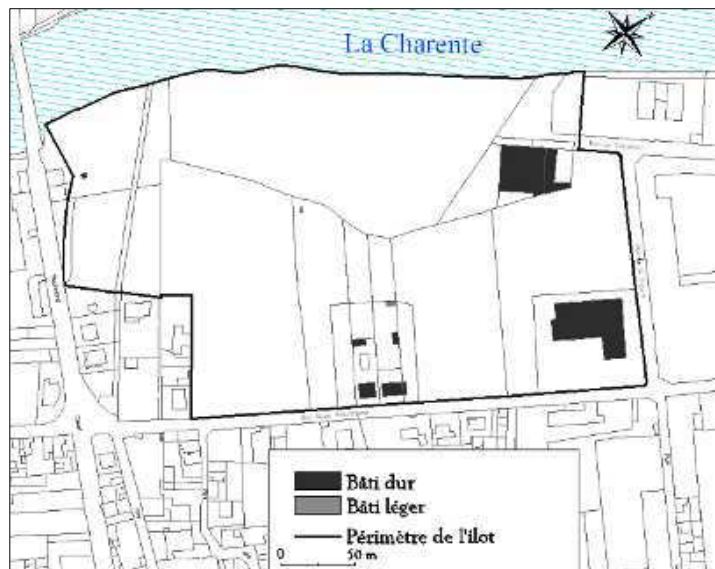
3. Synthèse des propositions et mise en cohérence des différents sites

3.1. Récapitulation des propositions des différents sites de l'étude

Les fiches actions suivantes reprennent de façon synthétique l'ensemble des propositions sur les différents sites de l'étude. Elles permettent de résumer les actions proposées sur chacun des sites en fonction des enjeux mis en évidence. Suite à ces propositions site par site, des aménagements globaux seront également proposés afin de créer une cohérence au sein de toute la zone de l'étude.

L'ÎLOT DE LA RUE BASSE SAINT-MARTIN

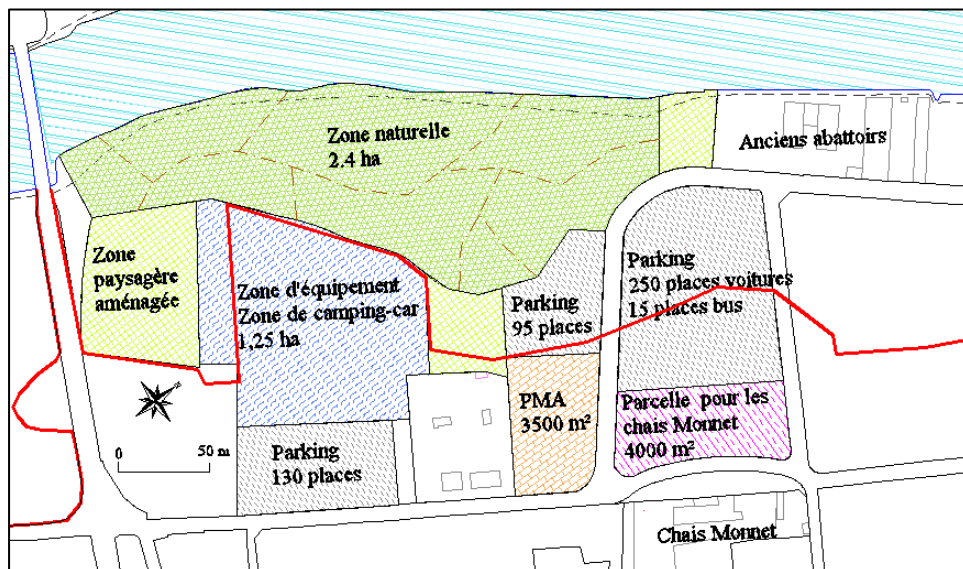
Aménagement actuel de l'îlot de la rue basse Saint-Martin



Enjeux

- Requalifier l'ancien tissu industriel
- Réhabiliter les espaces naturels
- Réhabiliter l'ancien chemin de halage
- Ouvrir des perspectives sur le fleuve
- Accompagner le projet des chais Monnet

Propositions d'aménagement de l'îlot de la rue basse Saint-Martin

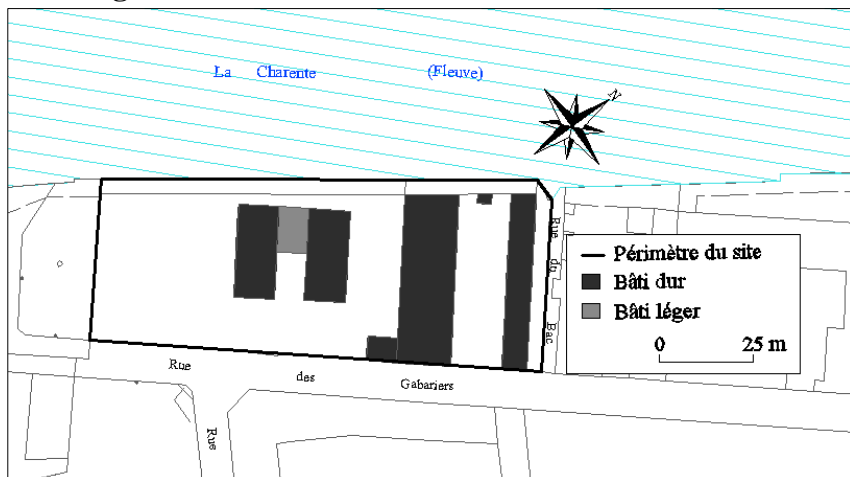


Propositions d'aménagement

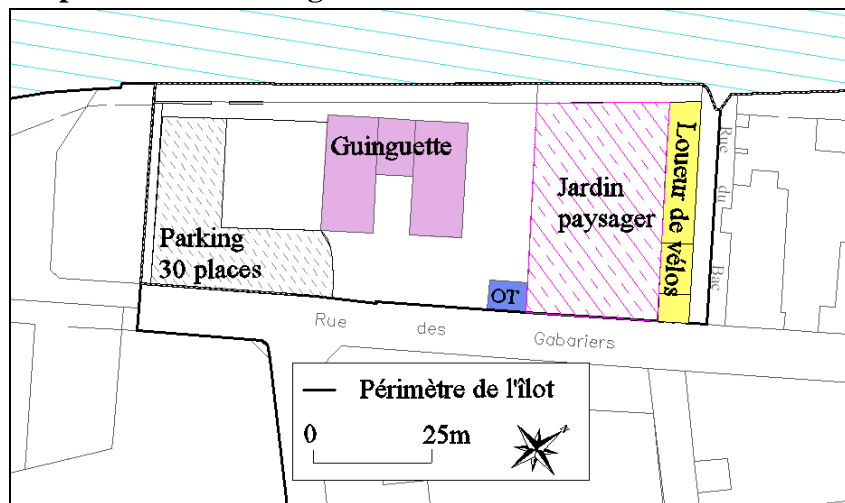
- Création de parkings
- Création de nouvelles voiries
- Création du pôle de musiques actuelles
- Création des aires pour camping-cars
- Aménagement des zones naturelles
- Construction d'équipements collectifs

LES ANCIENS ABATTOIRS

Aménagement actuel des anciens abattoirs



Propositions d'aménagement des anciens abattoirs



Enjeux

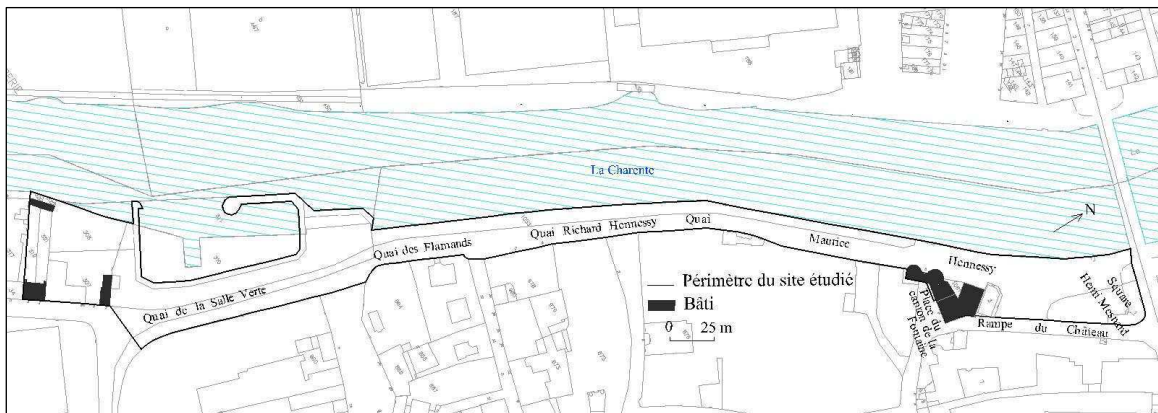
- Valoriser le bâti remarquable
- Dynamiser le site
- Créer des liens avec les sites à enjeux
- Valoriser et utiliser le quai en pierres
- Rendre le site accessible à tous

Propositions d'aménagement

- Création de la guinguette
- Mise en place de l'Office de Tourisme
- Démolition du bâtiment des anciens chais
- Mise en place du loueur de vélos
- Aménagement du parking

LES QUAIS, ENTRE LE PONT SAINT-JACQUES ET LE PORT

Aménagement actuel des Quais



Enjeux

- Diminuer la place de la voiture, sécuriser les modes de transport doux et rendre les quais accessibles à tous
- Favoriser le tourisme et dynamiser le port
- Ouvrir des perspectives sur le fleuve

Propositions d'aménagement sur les Quais

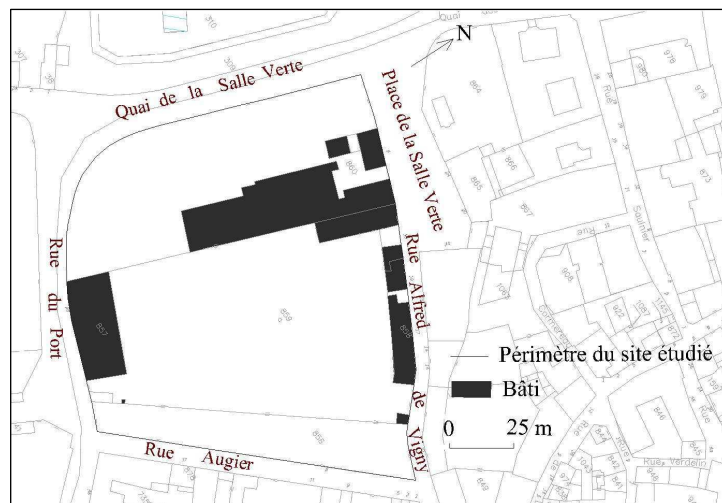


Propositions d'aménagement

- Réaménagement de la voirie
- Création du giratoire du Boulevard
- Mise en place de mobilier urbain
- Valorisation extérieure des tours
- Mise en place de la collecte des eaux noires
- Remise en état du Trou Charlotte
- Développement d'activités artisanales derrière les tours Saint-Jacques
- Réaménagement du square H. Mesnard
- Déplacement de la billetterie de la gabare
- Réhabilitation de l'intérieur des tours
- Installation d'un nouveau ponton pour la gabare

L'ILOT DE LA SALLE VERTE

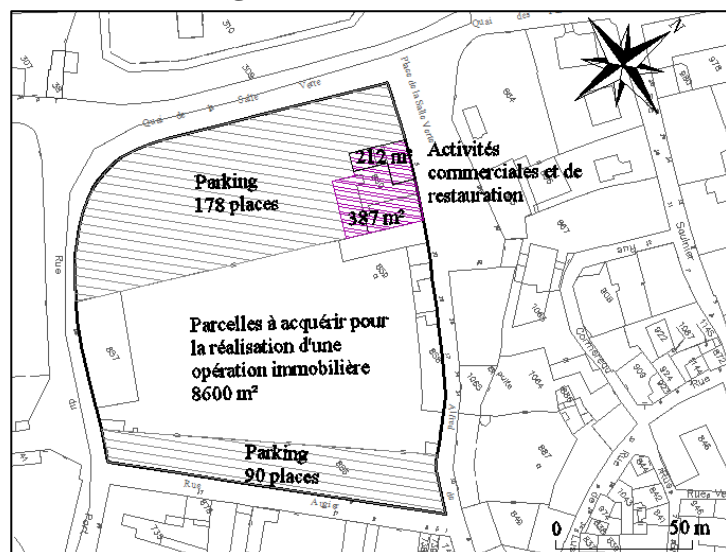
Aménagement actuel de l'îlot de la Salle Verte



Enjeux

- Optimiser les places de parking disponibles
- Développer les modes de déplacement doux
- Réaménager le parking Augier

Propositions d'aménagement sur l'îlot de la Salle Verte

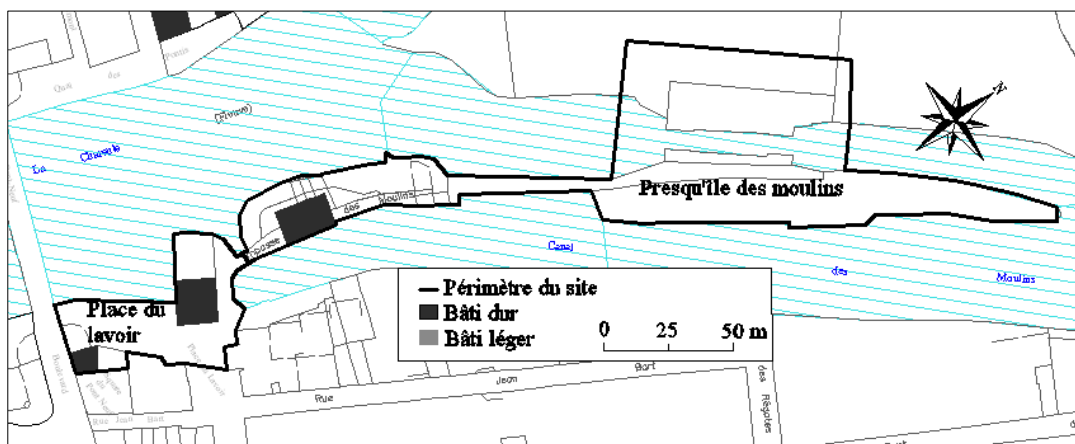


Propositions d'aménagement

- Destruction du bâtiment et agrandissement du parking de la Salle Verte
- Mise en place d'activité commerciale et/ou de restauration
- Opération immobilière sur la parcelle à acquérir

LE SITE DES MOULINS

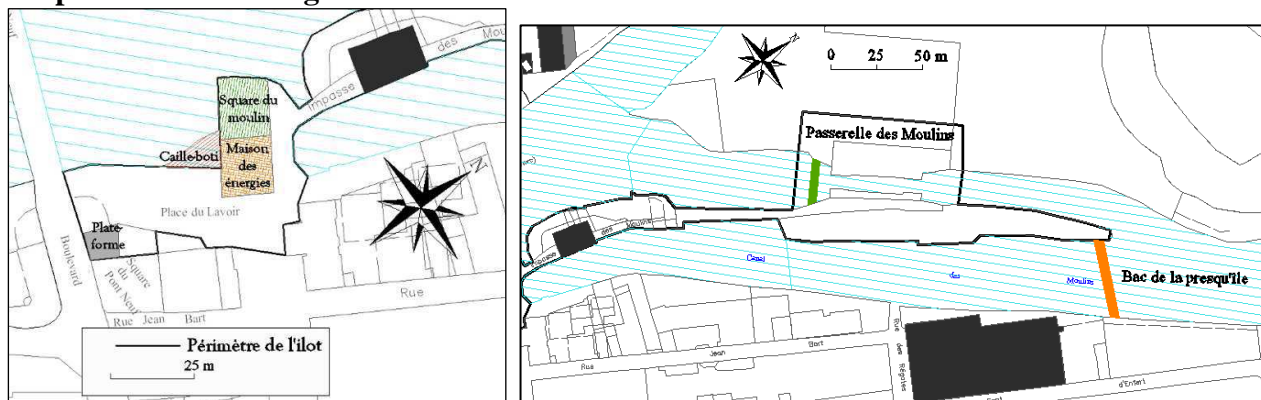
Aménagement actuel du site des moulins



Enjeux

- Réhabiliter le moulin de la place du lavoir
- Réaménager le square du moulin
- Réhabiliter le square de la place du Lavoir
- Réaménager la presqu'île des moulins

Propositions d'aménagement du site des moulins

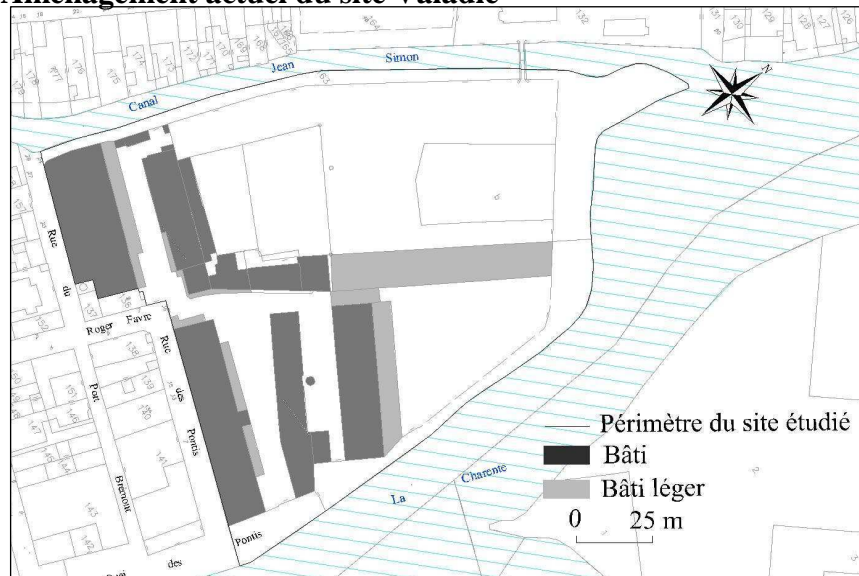


Propositions d'aménagement

- Réhabilitation du bâtiment des moulins
- Aménagement des îles
- Aménagement de la presqu'île
- Installation de mobilier urbain
- Création de la passerelle de l'écluse
- Aménagement du square derrière le moulin

LE SITE VALADIÉ

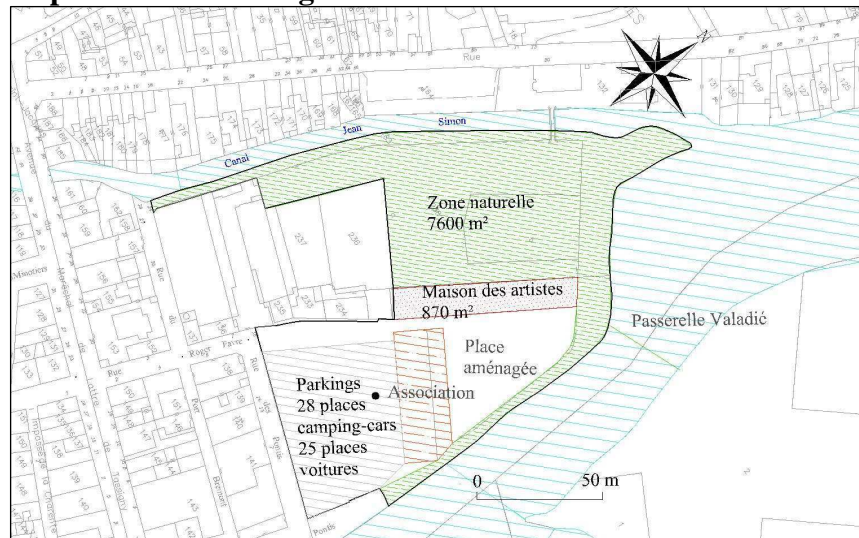
Aménagement actuel du site Valadié



Enjeux

- Réhabiliter le site et préserver le patrimoine industriel
- Mettre en valeur le cadre naturel du site

Propositions d'aménagement du site Valadié

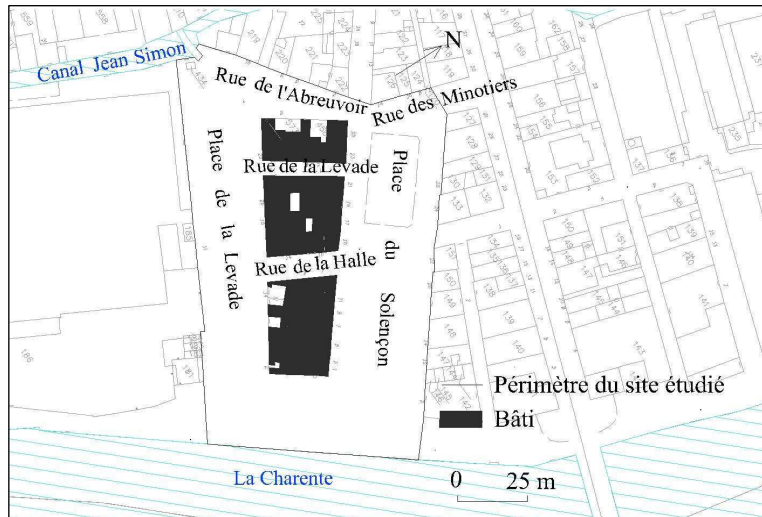


Propositions d'aménagement

- Démolition des bâtiments et création d'une aire pour camping-cars
- Réaménagement de la rue Favre
- Création de la maison des artistes
- Création de la passerelle Valadié
- Aménagement de la place
- Création d'un chemin piéton et d'une piste cyclable en bord de Charente
- Relogement du club bouliste
- Aménagement de la zone naturelle

LES PLACES DE LA LEVADE ET DU SOLENÇON

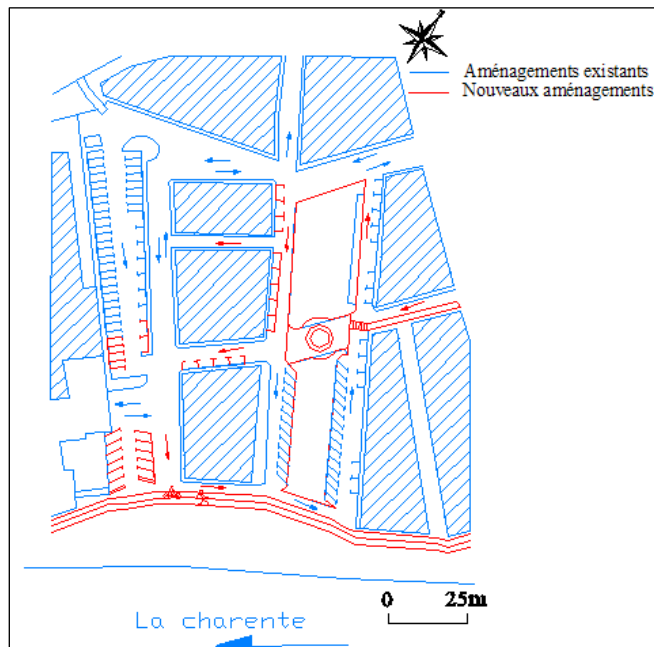
Aménagement actuel des places de la Levade et du Solençon



Enjeux

- Développer les modes de déplacement doux
- Déplacer les places de stationnement pour les camping-cars
- Valoriser le patrimoine bâti et naturel pour favoriser le tourisme

Propositions d'aménagement des places de la Levade et du Solençon

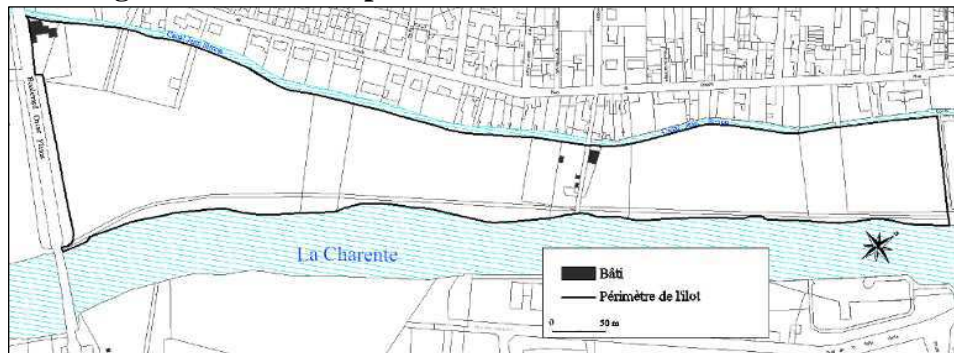


Propositions d'aménagement

- Suppression des stationnements pour camping-cars et réorganisation du stationnement
- Création du chemin piéton et de la piste cyclable en bord de Charente
- Changement des sens de circulation
- Création d'une grande place sur la place du Solençon
- Création du chemin piéton rue de la Halle

LES PRAIRIES DE LA FAÏENCERIE

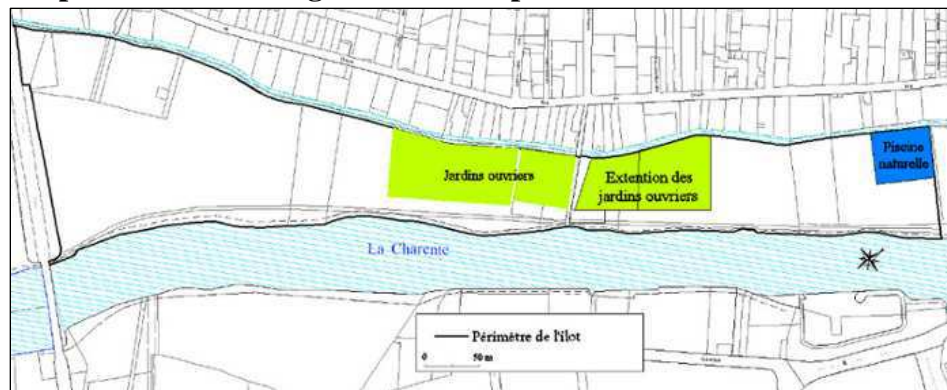
Aménagement actuel des prairies de la Faïencerie



Enjeux

- Préserver les espaces naturels
- Réhabiliter l'ancien chemin de halage
- Ouvrir des perspectives sur la Charente
- Mettre en valeur le canal Jean Simon

Propositions d'aménagement sur les prairies de la Faïencerie



Propositions d'aménagement

- Agrandissement des jardins ouvriers
- Mise en place des pâturages
- Aménagement de lieux de repos de pique-nique
- Entretien du canal Jean Simon

3.2. Mise en cohérence des différents sites de l'étude

Afin de créer des liens entre les différents sites étudiés et de les rendre cohérents entre eux, quelques propositions d'aménagement complémentaires ont été établies. Celles-ci concernent l'ensemble des sites étudiés.

3.2.1. Réhabilitation et mise en valeur de l'ancien chemin de halage

Le Conseil Général réfléchit actuellement à la réalisation d'une liaison entre Cognac et Angoulême. De même, en collaboration avec le département, la Communauté de Communes de Cognac travaille sur un projet de valorisation touristique du fleuve Charente en lien avec un plan de déplacement vélo afin de créer des aménagements cyclables en bord de Charente. Elle cherche à mettre en liaison tous les aménagements et équipements présents sur les rives du fleuve grâce à la réhabilitation de l'ancien chemin de halage et à la mise en place d'aires de stationnement naturelles.

L'ancien chemin de halage permet de relier l'ensemble des sites étudiés. Cependant, quelques réaménagements semblent nécessaires :

- L'ensemble des cheminements en bord de Charente devront être traités en revêtement dur afin de permettre une appropriation familiale de ces chemins (personnes à mobilité réduite, poussettes, vélos...).
- Entre la place du Lavoir et la base plein-air, le cheminement ne se poursuit pas en bord de Charente. La mise en place d'un bac à traîlle au bout de la presqu'île des moulins permettrait aux piétons et aux cyclistes de rejoindre le chemin de halage présent sur la rive gauche du fleuve. Autrefois, un bac existait déjà à cet endroit. Cependant, le bac créé ne reprendra pas le tracé historique mais pourra être accompagné de panneaux expliquant l'histoire de l'ancien bac.

Ce bac rejoindrait une parcelle appartenant actuellement à Hennessy, et qui pourra être prochainement acquise par la commune, pour la création de places de stationnement pour les voitures et les cars de tourisme. Le parking devra être aménagé en prenant en compte la mise en place du bac. Un aménagement spécifique devra y être réalisé pour son embarcadère. Le bac sera électrique et pourra être utilisé par tous. Ainsi il n'y aura pas besoin de personnel en permanence pour faire passer les promeneurs d'un côté à l'autre (cf. paragraphe 2.3.2.2.1 p 136).



Photographie 127 : Exemple de bac électrique dans le Marais Poitevin

Photographie 128 : Le bac du sauvage en Camargue (13)

Sources : <http://www.bjr-tourisme.com> (à gauche), <http://www.ffcc.info/article4674.html> (à droite)

- Les îles de la Charente étant protégées, seul un dégagement périphérique pourra être réalisé. Des indications sur la faune et la flore pourront être mises en place afin de créer une promenade botanique sur les îles.
- Une restauration des berges apparaît nécessaire en amont de Cognac en raison d'un affouillement important. Celle-ci pourra être réalisée grâce à des techniques de génie végétal qui utilisent le système racinaire des végétaux vivants comme matériaux de consolidation. La mise en œuvre de ces techniques de protection n'est pas soumise à déclaration ou autorisation préalables au titre de la loi sur l'eau. Cependant, ces méthodes nécessitent une maintenance régulière, tous les un à cinq ans suivant l'option retenue, qui peut être intégrée dans le cadre d'un programme pluriannuel du cours d'eau.

La réhabilitation de l'ancien chemin de halage devra s'accompagner de la mise en place d'une signalétique. Celle-ci devra intégrer la signalétique déjà existante en la remettant en valeur afin qu'elle soit plus visible pour les touristes, au niveau du port de Cognac en particulier.



Photographie 129 : Signalétique indiquant le cheminement en bord de Charente, à la base plein-air



Photographie 130 : Panneau d'indication de la promenade en bord de Charente, à la base plein-air

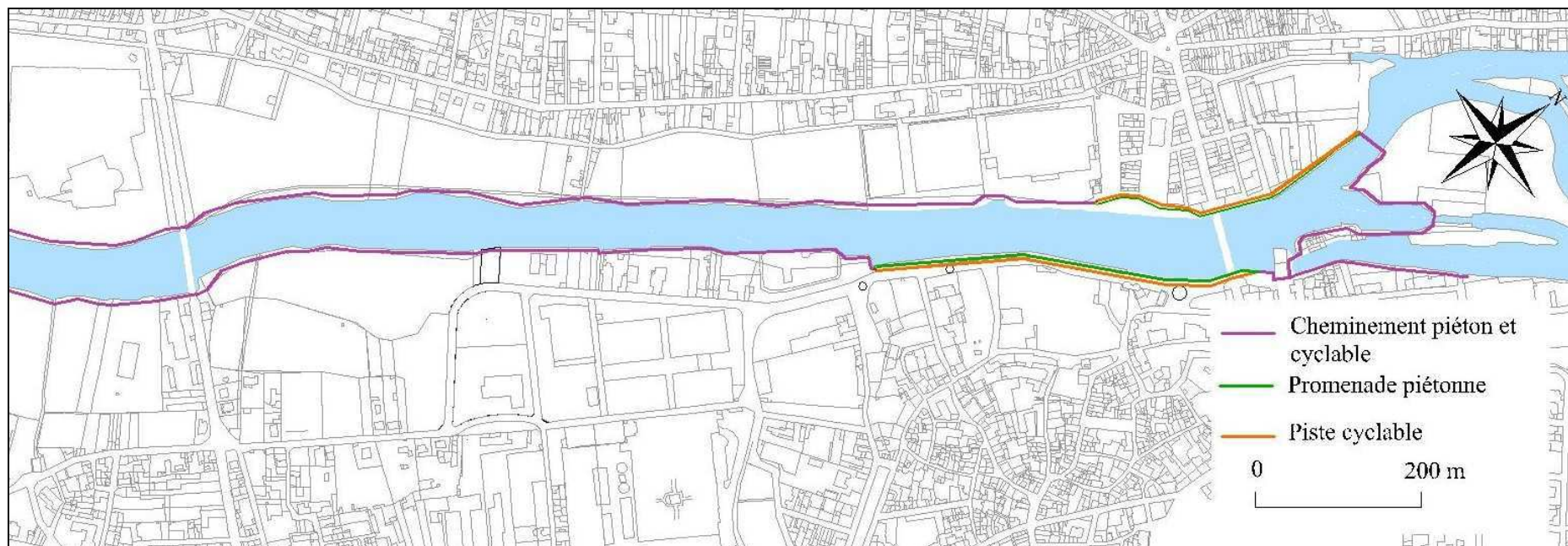


Figure 111 : Les aménagements de l'ancien chemin de halage

3.2.2. Mise en place d'une signalétique uniforme et cohérente sur l'ensemble des secteurs touristiques

La mise en place d'une signalétique appropriée et visible ne doit pas être réservée au chemin de halage. L'ensemble des sites étudiés nécessite également une signalétique uniforme et cohérente à destination des touristes. Celle-ci permettra de mettre en valeur certains secteurs de la ville et d'y attirer les visiteurs (cf. paragraphe 2.3.2.4 p 162).

Tout d'abord, des panneaux de type R.I.S. (Relais Information Service) pourront être mis en place en divers endroits de la ville : dans le centre ancien et aux sorties des parcs de stationnement.

Ces panneaux devront permettre d'informer les touristes :

- sur l'histoire des lieux et sur la position dans la ville des différents monuments historiques, des musées, de l'Office de Tourisme et de ses antennes.
- sur les équipements d'urgence (pharmacies, commissariats, hôpitaux, pompiers...).
- sur les services et activités (édifices publics, hôtels, restaurants, garages...).

Ces panneaux seront rédigés en français mais aussi en anglais pour les touristes étrangers.

Le panneau R.I.S. pourra être reconnaissable par un logo qui sera repris sur les panneaux de signalisation locaux.



Photographie 131 : Panneaux d'informations touristiques à La Rochelle (17)

Un jalonnement piéton devra ensuite être mis en place afin de guider les touristes dans la ville et de leur indiquer :

- les différents monuments et sites à visiter ou simplement à voir
- les musées
- l'Office de Tourisme et ses antennes
- le centre-ville.

Cette signalisation pourra avoir un impact non négligeable sur les usagers et les habitants qui apprécieront alors une amélioration sur le plan de l'efficacité et celui de l'esthétique.



Photographie 132 : Panneaux d'indications touristiques à Saintes (17)

Sur chaque monument historique devra être apposée une petite pancarte explicative. Celle-ci devra contenir des informations sur l'histoire du monument et pourra par exemple présenter une photographie ancienne du site. Le texte devra être rédigé à la fois en français et en anglais.

La signalétique à mettre en place devra être cohérente avec celle déjà existante dans la ville.

La signalétique créée devra intégrer les parcours piétonniers récemment mis en place par l'office du tourisme ainsi que les arrêts du petit train (cf. annexes 2 et 3 p.269 et 278).

Photographie 133 : Exemples de pancartes explicatives des monuments historiques à La Rochelle (17)



3.2.3. Création de liaisons entre les différents sites

Afin de lier les différents sites réaménagés entre eux et de les relier à d'autres parties de la ville tel que le centre-ville, il y aura mise en place de passerelles, d'un minibus électrique et d'une navette fluviale.

3.2.3.1. Création de passerelles

La création des deux passerelles, au niveau du site Valadié et au niveau de l'écluse, entre l'île des Poulis et la presqu'île des moulins, contribuera à la création d'un cheminement piéton cohérent pour les touristes ou les habitants de Cognac sur les deux rives de la Charente, en continuité avec le chemin de halage (cf. paragraphes 2.6.2.3 , 2.5.2.5 p 206, 193 et annexes 7 et 8 p. 292 et 294).

3.2.3.2. Mise en place de navettes

Les navettes seront d'abord exploitées en période estivale, voire à partir du mois de Mai. Puis selon les besoins, leur exploitation pourra se faire toute l'année.

Une tarification unique pourra être mise en place pour ces deux navettes, avec par exemple des tickets communs valables à la journée pour permettre aux utilisateurs de se promener en prenant leur temps.

3.2.3.2.1. Mise en place d'un minibus électrique

Un minibus électrique pourra être mis en place sur la ville de Cognac. Il desservira les parkings relais créés sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin, passera par les quais et le centre-ville (cf. figure 111 p.255). Cela permettra de ramener les touristes des rives de la Charente vers le centre de Cognac, après la visite d'une maison de négoce, par exemple.



Photographie 134: Exemple d'un minibus électrique à Bordeaux (33)

Source : <http://www.infotbc.com>

Des arrêts seront créés au niveau de l'îlot de la rue basse Saint-Martin et des quais (cf. paragraphes 2.1 et 2.3 p 57 et 107). Concernant le centre-ville, le minibus électrique s'arrêtera sur les emplacements réservés aux bus de la commune. Seul l'arrêt place Edouard Martell devra être aménagé. Un espace occupé actuellement par deux places de stationnement pourra être utilisé pour permettre l'arrêt du minibus, moyennant un léger agrandissement de l'emplacement.



Photographie 135: Emplacement proposé pour l'arrêt de la navette place Edouard Martell

Le trajet de la navette a été évalué à dix-neuf minutes. Cette estimation a été faite en période de forte circulation dans le centre-ville. Suivant les besoins, en période estivale par exemple, il peut être envisagé de mettre en place un second minibus, qui permettrait aux Cognaçais ou aux touristes d'avoir une navette toutes les dix minutes. Ceci augmentera cependant les coûts de fonctionnement de cet équipement.

3.2.3.2.2. Mise en place d'une navette fluviale

Pour créer un lien entre les deux rives, une navette fluviale électrique pourra également être mise en place, alimentée par des panneaux solaires photovoltaïques situés sur son toit. Celle-ci partira des abattoirs, suivra la rive gauche du fleuve jusqu'au pont Saint-Jacques, puis rejoindra les prairies par la rive droite (cf. figure 111 p 255)



Photographie 136: Exemple de la navette fluviale électrique de La Rochelle (17)

Le choix de la mise en place d'une navette fluviale plutôt que de passerelles sur cette section de la Charente a été fait car leurs constructions ne sont pas apparues pertinentes d'un point de vue technique, paysager et financier.

En effet, la création d'une passerelle sur une voie navigable nécessite la prise en compte du tirant d'air et de la hauteur de la crue de référence. En outre, il est nécessaire de mettre en place une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Ainsi, la création d'une passerelle devant les tours Saint-Jacques, de 67 m de long environ, impliquerait la création d'une rampe de 34 m de longueur, ce qui gênerait le passage des piétons sur la promenade (cf. annexe n°8 p.294).

La navette fluviale s'arrêtera au niveau d'emplacements aménagés sur les deux rives. Sa vitesse sera comprise entre 6 et 12 km/h.

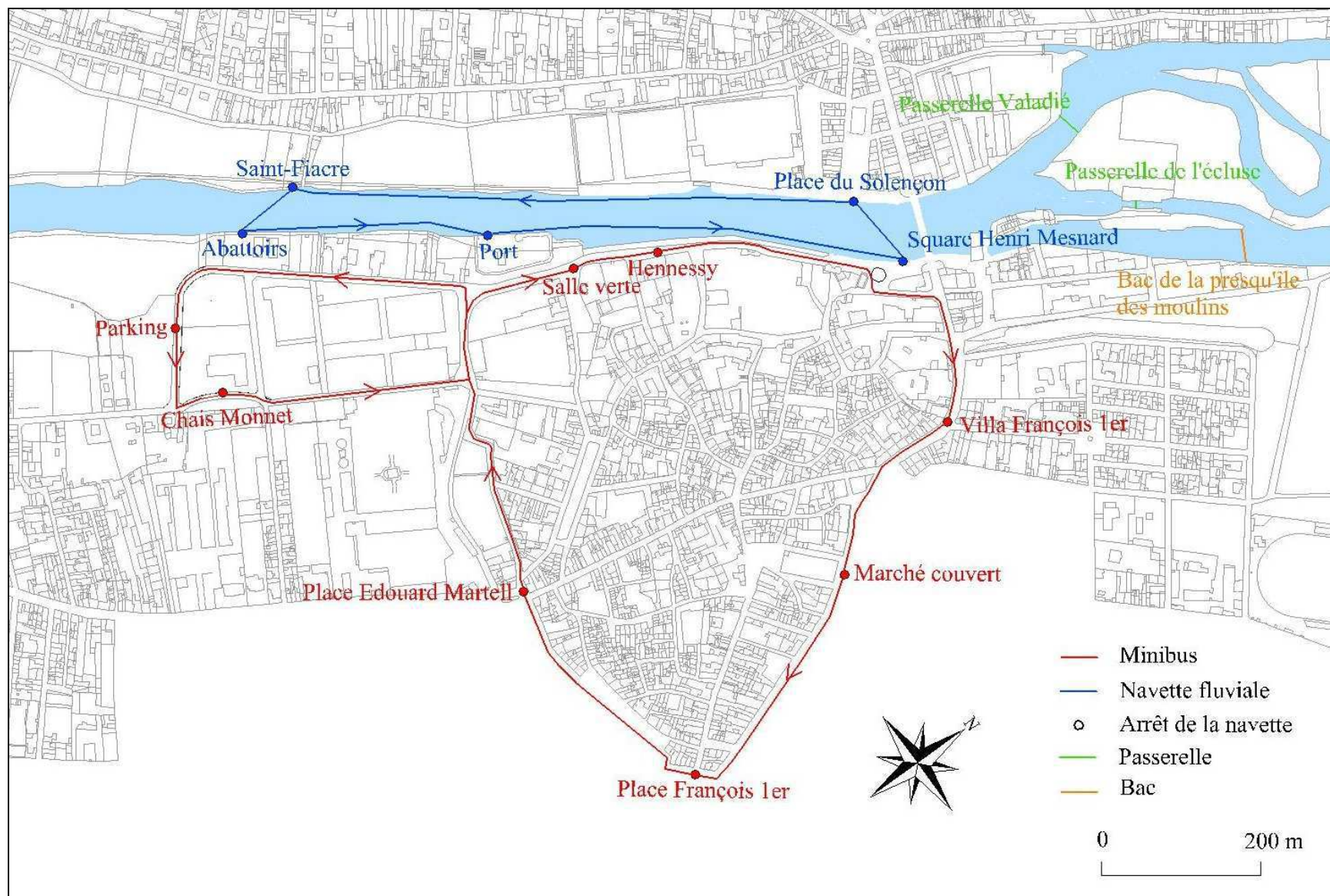


Figure 112 : Proposition d'aménagements complémentaires sur l'ensemble de nos sites d'étude

3.3. Les différents phases de réalisation des actions à mettre en œuvre

Afin de réaliser une programmation dans le temps des différentes propositions présentées dans cette étude, un tableau décrivant l'importance et la difficulté technique et financière de chaque action a été réalisé :

Site étudié	Priorité	Actions à mettre en œuvre	Difficulté
Ilot de la rue basse Saint-Martin	Très prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Création des parkings 	Moyen
	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des voiries • Création du pôle de musiques actuelles 	Moyen Moyen
	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Création des aires pour camping-cars 	Facile
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des zones naturelles • Construction des équipements collectifs 	Facile Moyen
Anciens abattoirs	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Création de la guinguette • Mise en place de l'Office de Tourisme 	Facile Facile
	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition du bâtiment 	Moyen
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du loueur de vélos • Aménagement du parking 	Facile Facile
Quais	Très prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement de la voirie • Création du giratoire du Boulevard 	Difficile Moyen
	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du mobilier urbain • Valorisation extérieure des tours • Mise en place de la collecte des eaux noires 	Facile Moyen Facile
	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Remise en état du Trou Charlotte • Développement des activités artisanales derrière les tours Saint-Jacques • Réaménagement du square H. Mesnard 	Facile Facile Facile

Quais	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement de la billetterie de la gabare • Réhabilitation de l'intérieur des tours • Nouveau ponton pour la gabare 	Facile Difficile Facile
Ilot de la Salle Verte	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'activité commerciale et/ou de restauration 	Facile
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Destruction du bâtiment et agrandissement du parking de la Salle Verte 	Moyen
Site des moulins	Très prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation du bâti 	Difficile
	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des îles • Aménagement de la presqu'île • Installation de mobilier urbain • Création de la passerelle de l'écluse 	Facile Facile Facile Difficile
	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement du square derrière le moulin 	Facile
Site Valadié	Très prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition des bâtiments et création des aires pour camping-cars 	Moyen
	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement de la rue Favre 	Facile
	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Création de la maison des artistes • Création de la passerelle Valadié • Aménagement de la place • Chemin piéton, piste cyclable en bord de Charente 	Moyen Difficile Facile Facile
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Installation du club bouliste • Aménagement de la zone naturelle 	Moyen Facile
	Très prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des stationnements pour camping-cars et réorganisation du 	Facile

Places du Solençon et de la Levade		stationnement	
	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Création du cheminement piéton et de la piste cyclable en bord de Charente 	Facile
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Changement des sens de circulation • Création d'une grande place sur la place du Solençon • Création du cheminement piéton rue de la Halle 	Facile Moyen Moyen
Prairies de la Faiencerie	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Agrandissement des jardins ouvriers 	Facile
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place des pâturages • Aménagement de lieux de repos et de pique-nique • Entretien du canal Jean Simon 	Facile Facile Difficile
Ensemble de la zone d'étude	Très prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Pose de la signalétique • Mise en place du minibus 	Facile Facile
	Prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation de l'ancien chemin de halage 	Moyen
	Peu prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de la navette fluviale 	Moyen
	Non prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du bac 	Moyen

Tableau 16 : Priorités et difficultés des actions à mettre en œuvre

La programmation suivante s'appuie sur les propos recueillis auprès de la municipalité de Cognac et de la Communauté de Communes (cf. annexe n°9 p.295). Elle concerne uniquement les différents travaux d'aménagement mis en œuvre et non leurs études préalables.

Les différents aménagements proposés seront réalisés soit par la commune soit par la Communauté de Communes de Cognac, en fonction de leurs compétences.

Première phase (2010)

- Aménagement du site Valadié (si acquisition), première tranche : démolition des bâtiments, création des parkings (Commune)
- Agrandissement des jardins ouvriers (si acquisition) (Commune)
- Réouverture du chemin périphérique des îles de la Charente (Communauté de Communes de Cognac)
- Obtention du permis de construire pour l'entreprise CELA dans les anciens chais Monnet (Privé)
- Déplacement de la billetterie de la gabare (Communauté de Communes de Cognac)

Seconde phase (2011)

- Construction du giratoire sur le boulevard Denfert Rochereau, en haut de la rampe du château (Commune)
- Aménagement du site Valadié, deuxième tranche : relogement du Club Bouliste Cognaçais et création de la maison des artistes (Commune)
- Aménagement des places du Solençon et de la Levade (Commune)
- Début des travaux de l'entreprise CELA (Privé)

Troisième phase (2012)

- Réhabilitation extérieure des tours Saint-Jacques (Communauté de Communes de Cognac)
- Mise en œuvre du poste de collecte des eaux noires au niveau du port (Communauté de Communes de Cognac)
- Pose de la signalétique fluviale (Communauté de Communes de Cognac)
- Mise en place d'un cheminement piéton et cyclable entre le pont de Crouin et le site Valadié (Communauté de Communes de Cognac)
- Création de la voirie et des parkings de l'îlot de la rue basse Saint-Martin (Commune)
- Construction du pôle des musiques actuelles et de son parking (Commune)

Quatrième phase (2013)

- Mise en place d'une location de vélos (Communauté de Communes de Cognac)

- Aménagement des quais, première tranche : voirie partie nord des quais, réhabilitation du trou Charlotte et du square Henri Mesnard (Commune)
- Aménagement du cheminement piéton et cyclable entre le port et l'écluse de Crouin (Communauté de Communes de Cognac)
- Mise en place du minibus électrique avec un trajet spécial durant la durée des travaux des quais (notamment pour les employés des maisons de négoce) (Commune)
- Mise en place de la guinguette, de son parking et démolition d'un bâtiment au niveau des anciens abattoirs (Commune)
- Mise en place de l'antenne de l'Office de Tourisme (Communauté de Communes de Cognac)

Cinquième phase (2014)

- Aménagement des quais, deuxième tranche : voirie partie sud des quais (Commune)
- Aménagement des abords de l'écluse de Cognac et des îles des Moulins ainsi que de l'ancien chemin de halage jusqu'à la base plein air (Communauté de Communes de Cognac)
- Construction de la passerelle Valadié et mise en place du bac entre la presqu'île des moulins et la rive gauche de la Charente (Communauté de Communes de Cognac)
- Pose de la signalétique (Communauté de Communes de Cognac)
- Mise en place définitive du minibus électrique (Commune)
- Mise en place d'artisans derrière les deux tours (Privé)
- Mise en place de commerces au niveau du parking de la Salle Verte, en face de l'Espace Découverte (Privé)

Sixième phase (2015)

- Mise en place d'un nouveau ponton pour la gabare (Communauté de Communes de Cognac)
- Réhabilitation du moulin et de son square (Commune)
- Mise en place de la maison des énergies propres (Commune)
- Mise en place de la navette fluviale (Commune)
- Réhabilitation des prairies de la Faïencerie (Commune)
- Démolition des bâtiments et agrandissement du parking de la Salle Verte (Commune)

Travaux à réaliser ultérieurement

- Réhabilitation des zones naturelles de l'îlot de la rue basse Saint-Martin et du jardin protégé du site Valadié (Communauté de Communes de Cognac)

- Réhabilitation intérieure des deux tours (Communauté de Communes de Cognac)
- Opération immobilière à réaliser sur l'îlot de la Salle Verte (si acquisition) (Privé)

Le tableau suivant reprend l'ensemble des actions proposées dans ce plan de référence ainsi que leur maîtrise d'ouvrage. Ces actions sont classées en fonction des grands enjeux établis à l'aide du diagnostic.

Enjeux	Actions	Maîtrise d'ouvrage
Créer des liens entre le centre-ville et le fleuve	Compléter la signalétique directionnelle	Communauté de Communes
	Création d'un minibus	Commune
	Installation de commerces derrière les tours Saint-Jacques	Privé
Améliorer le cadre de vie et favoriser le tourisme	Mise en place d'une signalétique destinée au tourisme	Communauté de communes
	Création d'un cheminement touristique (Vieux Cognac et chemin de halage)	Communauté de Communes
	Création d'une antenne de l'Office du Tourisme	Communauté de Communes
	Pose d'une navette fluviale	Commune
	Pose d'une signalétique fluviale	Communauté de Communes
	Création de stationnements pour les cars	Commune
	Création d'aires pour camping-cars	Commune
	Réhabilitation des tours Saint-Jacques	Communauté de Communes
	Réhabilitation du Trou Charlotte	Commune
	Réhabilitation du square Henry Mesnard	Commune
	Réhabilitation du moulin de la place du Lavoir et de son square	Commune
Installation de commerces et d'artisans	Privé	
Réhabiliter les espaces	Réhabilitation de l'ancien chemin de halage	Communauté de Communes
	Réouverture du chemin périphérique des îles	Communauté de Communes

naturels Réhabiliter les espaces naturels	Aménagement des abords de l'écluse et des îles des Moulins	Communauté de Communes
	Réhabilitation des prairies	Commune
	Réhabilitation des zones naturelles de l'îlot de la rue basse Saint-Martin	Communauté de Communes
	Réhabilitation du jardin protégé du site Valadié	Communauté de Communes
	Traitement de l'affouillement des berges de la Charente	Communauté de Communes
	Agrandissement des jardins ouvriers	Commune
	Mise en place d'un poste de collecte des eaux noires	Communauté de Communes
Requalifier les friches industrielles et naturelles	Réaménagement de l'îlot de la rue basse Saint-Martin (pôle de musiques actuelles et zone d'activités)	Commune
	Réhabilitation du site Valadié (création d'une maison des artistes et relogement d'associations)	Commune
	Réhabilitation des anciens chais Monnet par l'entreprise CELA (création d'une résidence de tourisme)	Privé
	Mise en place d'une guinguette dans les anciens abattoirs	Commune
	Création d'une maison des énergies dans l'ancien moulin place du Lavoir	Commune
Ouvrir des perspectives sur le fleuve	Réhabilitation des berges de la Charente sur les deux rives	Communauté de Communes
	Réaménagement des quais (suppression des jardinières et des stationnements côté Charente)	Commune

Réorganiser le stationnement et la circulation	Création de parkings sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin, d'une nouvelle voirie et changement des sens de circulation	Communauté de Communes
	Réorganisation des stationnements sur les quais	Commune
	Réorganisation des parkings des places de la Levade et du Solençon et changement des sens de circulation	Commune
	Réorganisation des parkings de l'îlot de la Salle Verte	Commune
	Création de parkings sur le site Valadié	Commune
	Création de parkings relais	Commune
	Création d'un giratoire sur le boulevard Denfert-Rochereau	Commune
Privilégier les modes de transport doux	Aménagement d'une piste cyclable et d'un cheminement piéton sur les deux rives de la Charente	Communauté de Communes
	Création de passerelles	Communauté de Communes
	Mise en place d'un bac	Communauté de Communes
	Agrandissement de la promenade piétonne sur les quais	Commune
	Aménagement d'une place piétonne sur la place du Solençon	Commune
	Mise en place d'une location de vélos dans les anciens abattoirs	Communauté de Communes
Rendre l'ensemble des sites accessibles à tous et en particulier aux personnes à mobilité réduite	Aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite	Commune
	Agrandissement des trottoirs	Commune

Tableau 17 : Les différentes actions du plan de référence classées par thèmes avec leur maître d'ouvrage

Conclusion

La municipalité de Cognac a pour volonté actuelle de dynamiser les berges de la Charente pour créer un lieu plus attractif et pour inciter les touristes à visiter le centre ancien. Parallèlement, la Communauté de Communes souhaite mettre en place un circuit touristique sur les berges de la Charente, en cohérence avec les autres projets mis en place sur son territoire.

Les Cognaçais s'approprient difficilement les bords de Charente qui manquent d'animation et de commerce. Ils sont occupés soit par des maisons de négoce, soit par des espaces naturels peu aménagés pour les promeneurs.

D'autre part, le départ des maisons de négoce provoque une mutation du tissu industriel à proximité des berges mais qui impacte fortement l'ensemble de la ville d'un point de vue social, économique et paysager.

La mise en valeur de huit sites en bord de Charente, se traduisant par des aménagements paysagers, des réhabilitations de bâtis industriels existants et des changements de fonction de certains d'entre eux, offrira une nouvelle attractivité des bords de la Charente et de la ville de Cognac pour ses habitants et ses touristes.

Ainsi, les quais de la Charente seront réaménagés, offrant des espaces aux promeneurs et aux cyclistes, en lien avec des cheminements destinés aux modes de déplacement doux sur l'ensemble des sites. Des passerelles, un bac et des navettes seront mis en place pour permettre cette cohérence sur l'ensemble de la zone d'étude. Les perspectives sur la Charente seront ouvertes, permettant au fleuve de reprendre sa place au sein de la ville. Les stationnements seront réorganisés sur le périmètre de la zone d'étude pour s'adapter aux besoins des habitants et des touristes. Des parkings relais, des stationnements pour cars de tourisme et camping-cars seront ainsi créés. Diverses activités seront mises en place pour dynamiser la zone d'étude et requalifier les bâtiments industriels. De petits commerces et services de restauration s'installeront sur les quais, la place de la Salle Verte et le site des anciens abattoirs. Des équipements culturels seront créés sur le site Valadié où une maison des artistes sera aménagée. Le bâtiment de l'ancien moulin de la place du Lavoir accueillera la maison des énergies, lieu d'animation, d'expositions et d'informations. Elle sera créée pour sensibiliser les habitants et les touristes au développement durable, notion aujourd'hui incontournable dans la société, quel que soit le domaine concerné. Dans les zones naturelles de l'îlot de la rue basse Saint-Martin, sur les prairies de la Faïencerie et l'île du Poulis, des aires de détente et de pique-nique seront créées pour valoriser ces espaces actuellement sous-exploités et mal entretenus.

Ainsi réaménagés, les espaces de la zone d'étude deviendront plus accueillants et adaptés au quotidien pour les Cognaçais et les touristes.

D'un point de vue plus global, l'étude réalisée ainsi que les aménagements proposés permettront une valorisation du patrimoine bâti historique et industriel, ainsi que du patrimoine naturel typique de la Charente.

Les différentes propositions d'aménagement élaborées par notre groupe de stage ayant été bien reçues par les élus, elles pourront probablement être source d'une nouvelle dynamique de développement de la ville de Cognac, en particulier touristique. Ces propositions pourront orienter la réflexion sur le Plan Local d'Urbanisme, actuellement en cours d'élaboration. En outre, suite à notre présentation devant les élus de Cognac, elles ont d'ores et déjà été intégrées aux réflexions de la Communauté de Communes sur le projet de valorisation touristique et environnementale du fleuve Charente au sein de son territoire.

Une attention particulière a été portée à la mise en cohérence des propositions d'aménagement sur l'ensemble des huit sites de la zone d'étude. Néanmoins, suite à la demande de la municipalité, certaines d'entre elles ont été plus approfondies et détaillées que d'autres, ce qui nous a parfois empêchés d'avoir une vision d'ensemble du projet global d'aménagement des rives de la Charente.

Ce stage a été très enrichissant d'un point de vue professionnel. Nous avons découvert le fonctionnement et l'articulation des différentes collectivités territoriales agissant sur un territoire. Nous avons pu nous rendre compte de la complexité des rapports qu'elles entretiennent en raison de leurs différentes compétences, et avons constaté la difficulté qu'un projet pouvait avoir à aboutir lorsqu'il était à la fois suivi par la commune, la Communauté de Communes, le Conseil Général et parfois la Région.

Annexes**Annexe n°1 : Chiffres de fréquentation touristique de la ville de Cognac****Comparatif mois par mois 2000 - 2009**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
2000	758	1072	1822	4571	2020	2580	9761	10894	2728	1725	967	918	39816
2001	1024	1315	1834	4819	2184	2846	9199	11646	4679	1874	1310	756	43486
2002	1010	1308	1354	2846	2209	2907	10150	12429	5015	1751	1264	913	43156
2003	944	1229	1467	3115	2190	3522	11180	11329	4807	4807	1037	953	46580
2004	918	1108	1459	2955	1926	3155	7541	8707	4278	1656	970	834	35507
2005	728	1033	1232	2805	2120	3756	9110	11831	5600	1781	1008	911	41915
2006	866	1020	1155	2680	2197	3558	9082	11844	4845	1598	904	787	40536
2007	940	1071	1204	1704	2297	3679	9747	11326	4681	1691	963	711	40014
2008	697	837	1249	1678	2038	2861	10242	11013	4497	1538	833	718	38201
2009	680	983	1070										2733

Figure 113 : Fréquentation de l'Office de Tourisme de Cognac mois par mois de 2000 à 2009Source : Office de Tourisme de Cognac

FRÉQUENTATION OFFICE DE TOURISME DE COGNAC 2007

	France	GB	GB résidents	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Danemark	Finlande	Norvège	Suède	Espagne	Italie	Divers Europe	Can/ USA	Autres	NC*	TOTAL OT+ANNEXE
JANVIER	824	20	22	3	3	3	0	0	2	4	0	6	8	13	29	9	100
FÉVRIER	853	58	60	11	2	4	0	1	0	0	11	0	8	9	38	16	1071
MARS	952	69	41	15	7	5	3	1	0	7	5	4	4	19	16	23	1041
AVRIL	1214	183	55	32	8	19	3	0	9	7	67	9	19	31	36	12	1704
MAI	1437	300	83	62	37	30	4	0	21	7	20	11	11	90	43	22	1707
JUIN	1910	897	55	133	98	75	5	7	33	31	40	18	82	137	63	95	3679
JUILLET	5672	1946	124	393	393	506	48	38	132	125	100	30	335	217	170	92	6957
AOUT	5897	2746	64	329	293	448	26	0	62	20	439	263	275	127	150	187	11326
SEPTEMBRE	2459	1003	60	170	111	129	20	9	31	18	57	17	120	119	166	37	3757
OCTOBRE	977	338	34	27	18	38	4	2	28	10	22	2	29	69	67	26	1691
NOVEMBRE	739	32	20	18	3	7	1	0	0	3	21	1	0	16	28	6	807
DÉCEMBRE	553	60	14	2	2	8	0	0	0	0	13	0	6	17	23	13	711
TOTAL	22814	7920	641	1075	942	1364	120	56	326	228	876	411	938	944	831	528	40014
%	57,02%	19,79%	1,60%	2,69%	2,35%	3,41%	0,30%	0,14%	0,81%	0,57%	2,19%	1,03%	2,34%	2,36%	2,08%	1,32%	100%

* Nationalité non identifiée

Figure 114 : Fréquentation de l'Office de Tourisme de Cognac en 2007

Source : Office de Tourisme de Cognac

FRÉQUENTATION OFFICE DE TOURISME DE COGNAC 2008

	France	GB	GB résidents	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Danemark	Finlande	Norvège	Suède	Espagne	Italie	Divers Europe	Can/ USA	Autres	NC*	TOTAL OT+ANNEXE
JANVIER	572	40	32	6	0	0	0	2	0	2	10	6	1	3	21	2	697
FÉVRIER	684	47	33	3	2	3	0	0	0	2	7	3	11	25	8	9	837
MARS	840	142	41	25	8	12	4	2	1	5	71	5	27	27	27	12	1249
AVRIL	1096	269	41	28	11	46	5	2	23	14	5	3	27	35	32	41	1678
MAI	1232	324	98	73	39	43	2	4	1	2	21	13	28	64	71	23	2038
JUIN	1452	747	102	76	87	63	6	18	25	12	14	16	67	72	99	5	2861
JUILLET	5370	2178	172	412	314	456	64	17	125	97	181	96	273	145	212	130	10242
AOUT	5752	2722	77	240	242	476	23	6	80	29	400	286	274	111	148	147	11013
SEPTEMBRE	2173	1265	61	217	68	146	17	3	46	34	59	38	108	112	125	25	4497
OCTOBRE	991	203	22	31	25	27	2	2	8	14	12	12	37	42	104	6	1538
NOVEMBRE	698	40	19	4	1	4	0	0	21	0	3	1	7	9	25	1	833
DÉCEMBRE	594	40	30	8	4	4	0	3	0	0	8	0	0	6	18	3	718
TOTAL	21454	8017	728	1123	801	1280	123	59	330	211	791	479	860	651	890	404	38201
%	56,16%	20,99%	1,91%	2,94%	2,10%	3,35%	0,32%	0,15%	0,86%	0,55%	2,07%	1,25%	2,25%	1,70%	2,33%	1,06%	100%

* Nationalité non identifiée

Figure 115 : Fréquentation de l'Office de Tourisme de Cognac en 2008

Source : Office de Tourisme de Cognac

Annexe n°2 : Circuits pédestres touristiques de l'Office de Tourisme de Cognac

Source : http://www.tourism-cognac.com/decouverte/02cognac_a_pied.htm

L'Office de Tourisme de Cognac propose plusieurs approches thématiques de découverte à pied de sa ville :

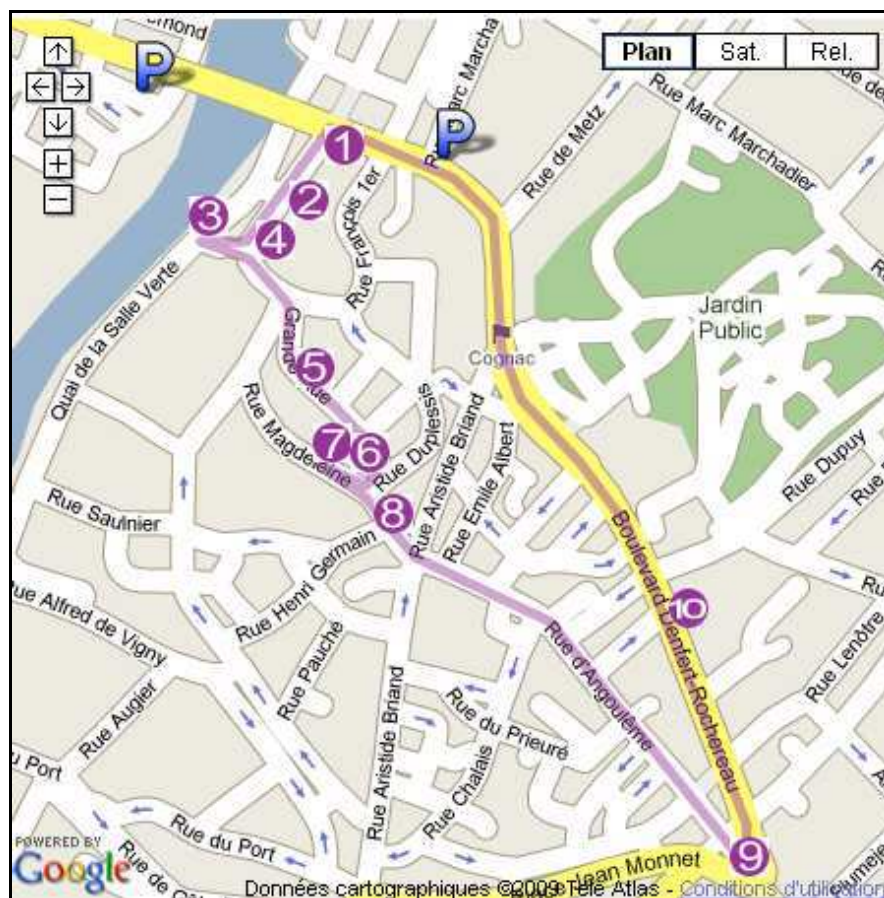
- le fleuve, qui contribua à son développement économique
- la renaissance et François Ier qui naquit à Cognac
- le cognac et ses grandes marques de renommée mondiale
- la nature qui l'entoure pour le plus grand plaisir des familles
- le charme des rues du vieux Cognac, de jour comme de nuit.

Ces balades de durée variable, selon le choix du promeneur s'adressent à tous les publics, jeunes ou plus âgés.

Circuit Cognac, le fleuve

- 1** **Cognac Martell** (visite payante, durée 1h15)
Créée par un britannique venu de l'île de Jersey au début du 18^e siècle, cette Société se qualifie elle-même de "La plus ancienne des grandes Maisons de Cognac". Située au cœur de la ville et à proximité du fleuve Charente, la Maison de Négoce Martell possède un circuit de visite (Maison du Fondateur, gabare "Le Just Edouard", chais de vieillissement, etc...)
- sortir des Cognacs Martell par le bas et rejoindre les quais et remonter 150m sur la droite.
- 2** **L'Espace découverte en pays du cognac** (visite gratuite)
C'est un centre d'interprétation sur le patrimoine, l'histoire et la découverte du pays de Cognac. Scénographies, maquette, bornes interactives, livres magiques, ponctuent cette visite
- de 45 mn accessible à tous les publics. Jeux pour enfants, accessible aux personnes handicapées.
- 3** **La gabare "La Dame Jeanne"** (croisière payante, durée 1h45)
Reproduction à l'identique des anciennes gabares qui transportaient sur le fleuve Charente le sel, les tonneaux de cognac, les armes, etc...
De mai à septembre, des mini-croisières commentées permettent de découvrir les plus beaux paysages de la région.
- 5** **Musée des arts du cognac** (entrée payante, durée 1h15)
La rue Saulnier est une des rues les plus charmantes du Vieux Cognac, avec ses pavés et son inclinaison étudiée pour le roulage des barriques, ses hôtels particuliers d'anciens négociants en cognac.

Circuit balade renaissance



- 1 Le château des Valois** (visite payante, durée 1h15)
Attesté dès le 11e siècle, rebâti au 15e siècle par le Comte Jean de Valois, ce château vit naître le futur roi François Ier

en 1494. A l'heure actuelle il est le siège de la Maison de Négoce Otard, une visite au cœur de 2 histoires vous est proposée : l'Histoire de France et l'aventure de la marque Otard.

- sortir du Château par la gauche et descendre jusqu'au Canton de la Fontaine (100 m).

- 2 Face au fleuve Charente, la rampe du Château**
A voir : la fenêtre dite "le Balcon du Roi" ornée de médaillons et de deux salamandres, emblème du roi François Ier.
Au pied de la Rampe, se trouve le "Creux de Charlotte" qui était le réservoir du Château. Au 18e siècle il devint un lavoir public.
- 3 Les Tours**
Face à la Charente deux tours à courtine et mâchicoulis trilobés sont datées des années 1499 et 1500. Elles demeurent pratiquement les seuls vestiges de la ville fortifiée.
- 4 La Fontaine dite "Fontaine François Ier"**
Après être passé sous les tours vous remontez de 40m vers la vieille ville et vous trouverez sur votre gauche la fontaine dite "Fontaine François Ier". Elle a été élevée au début du 19e siècle par l'architecte Pineau. Elle est de style néo-classique et porte un décor naturaliste.
- 5 Rue Grande**
C'est l'axe principal de la ville de Cognac au Moyen-Age

jusqu'au 19^e siècle. Cette rue pavée est bordée de maisons à pan de bois. La plus célèbre d'entre elles est la Maison de la Lieutenance en haut de la rue Grande sur la droite.

6 La Maison de la Lieutenance

Située 7, rue Grande elle abritait un commerce à son rez de chaussée tandis que l'étage servait de logement. L'étage à pan de bois comporte des pièces sculptées du 15^e siècle. Elle doit son nom au lieutenant général de la Sénéchaussée de Cognac qui l'habitait au 16^e siècle.

7 Hôtel Rabayne

Au n°14 de la rue Magdeleine, se situe l'Hôtel de Rabayne sur lequel se trouve une salamandre sculptée, emblème du roi François Ier. La corniche porte l'inscription suivante : "Cito ne credas, ne male dicas inicum evita" (N'aies pas confiance promptement, ne médis pas, évites l'ennemi).

8 Place du Canton

Située à proximité de la rue Grande et de la rue de l'Isle d'Or se trouve une petite borne de pierre sur laquelle est sculptée une salamandre.

- dirigez vous ensuite vers la place François Ier en empruntant la rue d'Angoulême (rue piétonne).

9 Statue de François Ier

Oeuvre d'Antoine Etex (1808-1888), cette statue de bronze repose sur un piédestal de marbre dont les bas-reliefs évoquent huit des principaux épisodes de la vie de François Ier. Érigée en 1864 cette statue équestre représente le Roi-

Chevalier vainqueur de la bataille de Marignan.
- de la statue de François Ier, empruntez sur la gauche le boulevard Denfert-Rochereau

10 Boulevard Denfert-Rochereau

Ce boulevard est établi sur le tracé des anciens remparts de la ville et des fossés démolis dans les années 1840. A son extrémité (300m) se trouve le Château de François, point de départ de votre visite.

Château où François Ier vit le jour en 1494. Depuis 1796 la Maison Otard est installée dans ce lieu prestigieux. Une visite au cœur de deux histoires vous est proposée : l'histoire de France et l'aventure de la marque Otard à travers un seul et même circuit.

- face à l'entrée du Château à côté du monument aux Morts, empruntez la promenade du parc jusqu'au croisement de la rue Cagouillet.

5 Cognac Camus (visite payante, durée 1h15)

Les Cognacs Camus reflètent la diversité d'une région s'étendant des Îles de l'Atlantique aux recoins les plus secrets de Cognac.

La Maison Camus, attachée à son indépendance depuis 1863 se distingue par des créations surprenantes de cognac aux caractères uniques.

- traversez le Jardin Public et rejoignez le boulevard Denfert-Rochereau au niveau du Musée d'art et d'histoire.

6 Cognac, ville natale de Jean Monnet

Le boulevard Denfert-Rochereau suit le tracé des anciens remparts de la ville et vous conduit par la gauche, jusqu'à la place François Ier.

A noter à l'extrémité du boulevard Denfert-Rochereau, la rue des Remparts où est né un père de l'Europe en 1888.

Circuit Cognac au vert



1 Hôtel de ville - Jardin Public

D'une superficie de presque 8ha, résulte de la réunion des

jardins de deux propriétés : l'Hôtel Dupuy d'Angeac (actuel Musée) et l'Hôtel Otard de la Grange (actuelle Mairie) achetés par la Municipalité respectivement en 1921 et 1889. Le jardin a été aménagé par Edouard André, fin 19e siècle, il créa une pièce d'eau, un kiosque, des grottes, des pelouses. Au 20e siècle l'architecte R. Clavery poursuivit en créant la pagode.

En partie détruit par la tempête de 1999 il a été réhabilité. Nombreux jeux pour enfants, jusqu'à 12 ans et animaux sauvages.

- rue Cagouillet, sortez du Jardin Public au niveau de la rue Prévost de Sansac à côté des Cognacs Camus

② Parc François Ier

Rue Cagouillet

Sortir du Jardin Public au niveau de la rue Prévost de Sansac à côté des Cognacs Camus.

Parc François Ier

En remontant la rue Prévost de Sansac jusqu'à son extrémité vous arrivez Parc François Ier (appelé Petit Parc et faisant partie à l'époque du domaine royal). Désormais classé au titre des sites et espaces boisés, il a perdu plus des 2/3 de ses arbres lors de la tempête de 1999.

- remontez un chemin en longeant la piscine puis descendre vers votre gauche vers la Base Plein Air.

③ La Base Plein Air

Initiée par un ancien médecin de Cognac, André Mermet, la Base Plein Air met à la disposition des enfants des

installations sportives et ludiques pour le plus grand plaisir de tous.

Agréable lieu de détente et de pique-nique la Base Plein Air jouxte le fleuve Charente et son chemin de halage ouvert aux promeneurs.

- du chemin de halage, rejoindre la rue de la Font d'Enfer au niveau du restaurant La Courtine.

④ Rue de la Font d'Enfer

L'ancien chemin de halage à partir duquel les hommes ou les animaux tiraient à contre courant les gabares chargées de sel et d'eau-de-vie rejoint la rue de la Font d'Enfer bordée par le Parc François Ier et le fleuve Charente.

- à l'extrémité gauche de cette rue se trouve le parking Marchadier.

Circuit Cognac by night



1 Le marché

Bel exemple d'architecture métallique de type Baltard, construit en 1869-70 par l'architecte Garlandat. Il bénéficie

d'une mise en lumière particulièrement réussie.

2 Le Musée d'art et d'histoire

Le Musée se situe dans l'Hôtel Dupuy d'Angeac construit en 1838, il a été créé en 1892 sur l'initiative de la société des Amis des Arts d'Emile Pellisson, négociant en eaux-de-vie et collectionneur. Il abrite les collections municipales depuis 1925. Les collections sont variées : archéologiques, préhistoriques, histoire de la ville de Cognac et de ses environs, peintures, sculptures et objets d'art décoratifs.

3 Jardin de l'Hôtel de ville

Les 8 ha de ce jardin sont issus de la réunion des parcs qui entouraient 2 hôtels particuliers. L'ensemble est aménagé dans le style anglais avec des arbres d'essences diverses, des pelouses, des massifs fleuris, des grottes, des ruisseaux, des petits ponts et pièce d'eau. Il est peuplé d'animaux et abrite un théâtre de la nature. Ouvert tous les jours de 7h à 19h d'octobre à avril et 7h à 21h de mai à septembre.

4 Villa François Ier

En descendant le boulevard Denfert-Rochereau vers la Charente, se trouve sur le côté gauche au numéro 121 la Villa François Ier qui abrite le Conservatoire de Musique de Cognac et des bureaux.

5 Le Château des Valois

Attesté dès le 11e siècle et rebâti au 15e siècle par le Comte Jean de Valois, ce château vit naître le futur roi François Ier en 1494.

A l'heure actuelle, il est le siège de la Maison de Négoce Otard.

6 Maison de Négoce Hennessy

Après avoir descendu la rampe du Château en direction de la Charente une belle promenade de 300 m longe le siège de la Société Hennessy jusqu'à la gabare amarée avant le port.

7 La rue Saulnier

Revenant sur vos pas d'une cinquantaine de mètres, vous emprunterez la rue Saulnier l'une des plus vieilles et des plus charmantes de la ville ancienne. Au centre de la rue se trouve encore un caniveau central ou moulière. On y trouve de nombreux hôtels particuliers ayant appartenu à des négociants : Hôtel Martell (n°19, 18e siècle), Hôtel Brunet du Bocage (n°15, 1ère moitié du 17e siècle), Hôtel Perrin de Boussac (n°11, daté de 1567), Hôtel des Gautier de la Prédasse (n°5, 17e siècle).

- du haut de la rue Saulnier empruntez la rue de l'Isle d'Or puis la rue du Palais jusqu'à la rue Aristide Briand. Vous y trouverez l'église Saint Léger.

8 Eglise Saint Léger

C'est la plus belle église de Cognac dont la façade romane du 12e siècle a été modifiée au 15e siècle par le percement d'une très grande rosace.

Accordez une attention particulière à la 4ème voussure du portail représentant les occupations des mois de l'année. L'Eglise Saint Léger et son clocher bénéficient d'une mise en lumière de très grande qualité.

Annexe n°3 : Circuit du petit train touristique de Cognac

Source : http://www.tourism-cognac.com/decouverte/02petit_train.htm

Le circuit

Visite commentée de 40 minutes à travers les rues de Cognac. Au départ des quais de la Charente, le petit train touristique traversera la rue piétonne Aristide Briand, la place François 1er, le jardin public de l'hôtel de ville, le quartier Saint-Jacques et enfin les ruelles du Vieux Cognac.

Durée du circuit : environ 40 minutes aller-retour

Départs : toutes les 45 minutes environ.

Stations : 3 arrêts possible

- Sur les quais près du port
- Place François 1er
- Place du Solençon quartier Saint-Jacques

Commentaires : Français/anglais

Possibilité de se rendre à la gare et à l'espace 3000 (sur réservation)

Tarifs individuels

Adultes : 5,00 € - Enfants de 3 à 12 ans : 3,00 €

Enfants - de 3 ans : gratuit

Tarifs groupes

Adultes : 4,00 € - Enfants de 3 à 12 ans : 2,50 €

Enfants - de 3 ans : gratuit

Gratuit pour le chauffeur et l'accompagnateur (10 enfants)

Groupes min 20 passagers sous réservation

Par téléphone : 06 87 99 92 54

Par e-mail : petit-train-cognac@voila.fr

Le règlement s'effectue à bord du petit train avant le départ.

Capacité

Le train peut transporter jusqu'à 20 personnes par wagons soit une capacité totale de 60 passagers.



Information & Réservation

Train Touristique Montard

tél. :06 87 99 92 54

@: petit-train-cognac@voila.fr

Dates et horaires

Ouverture du 1er juin au 31 octobre 2009.

- Horaires de circulation de 10H00 à 18H00 (suivant affluence)
- Possibilité de prendre des groupes de passagers à partir de 9H00 le matin (sur réservation).

Annexe n°4 : Tableaux récapitulatifs des comptages réalisés sur les parkings de la zone d'étude

Quais	Véhicules	136	
	Places handicapés	3	
	Bus	2	
	Arrêts minute	4	
Places de la Levade et du Solençon	Véhicules	85	
	Places handicapés	1	
	Camping-cars	7	
Salle Verte	Véhicules	137	dont 4 réservés aux services techniques
	Places handicapés	4	
Augier	Véhicules	89	
	Places handicapés	2	
Beaulieu	Véhicules	108	
	Places handicapés	2	
Marchadier	Véhicules	84	
	Places handicapés	2	

Tableau 18 : Comptabilisation du nombre de places sur chacun des parkings étudiés

		moyenne 10h	moyenne 12h30	moyenne 15h	moyenne 18h	moyenne 20h	moyenne journée	maximum total	maximum weekend	maximum semaine
Quais	Total voitures	140,90	97,13	125,38	62,96	26,82		163,00	79,00	163,00
	Bus						1,60	4,00	4,00	4,00
	Camping- cars						1,84			
Places de la Levade et du Solençon	Total voitures	65,30	65,00	64,96	65,29	45,46		118,00	88,00	118,00
	Camping- cars	4,95	4,70	4,65	5,13	5,78		12,00	9,00	12,00
Salle Verte	Total voitures	53,20	41,25	58,95	31,50	10,00		84,00	16,00	84,00
Rue Augier	Total voitures	67,95	49,00	59,20	19,00	3,85		94,00	11,00	94,00
Place Beaulieu	Total voitures	85,85	82,45	85,05	67,15	44,20		112,00	95,00	112,00
Marchadier	Total voitures	65,11	43,89	60,11	26,11	15,67		86,00	22,00	86,00

Tableau 19 : Moyennes et maxima obtenus sur chacun des parkings étudiés

Annexe n°5 : Coupes réalisées sur les quais et mesures relevées

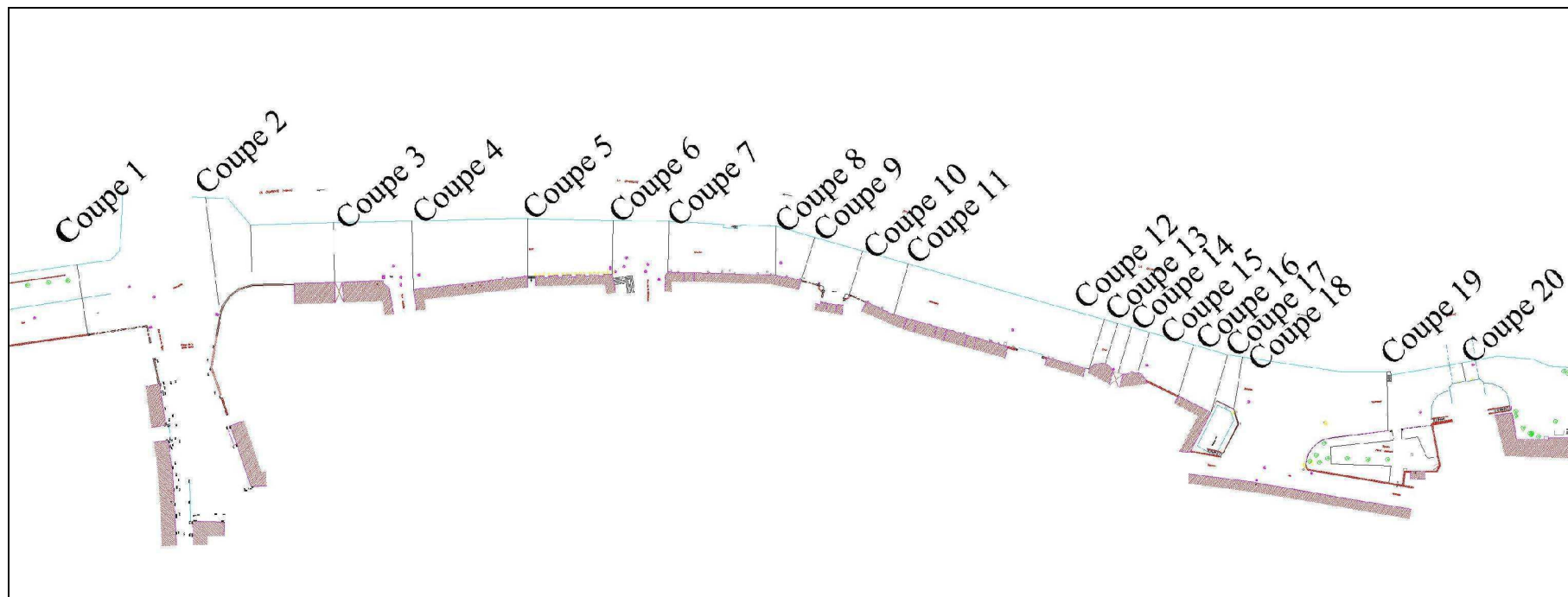


Figure 116 : Localisation des mesures réalisées sur les quais de la Charente

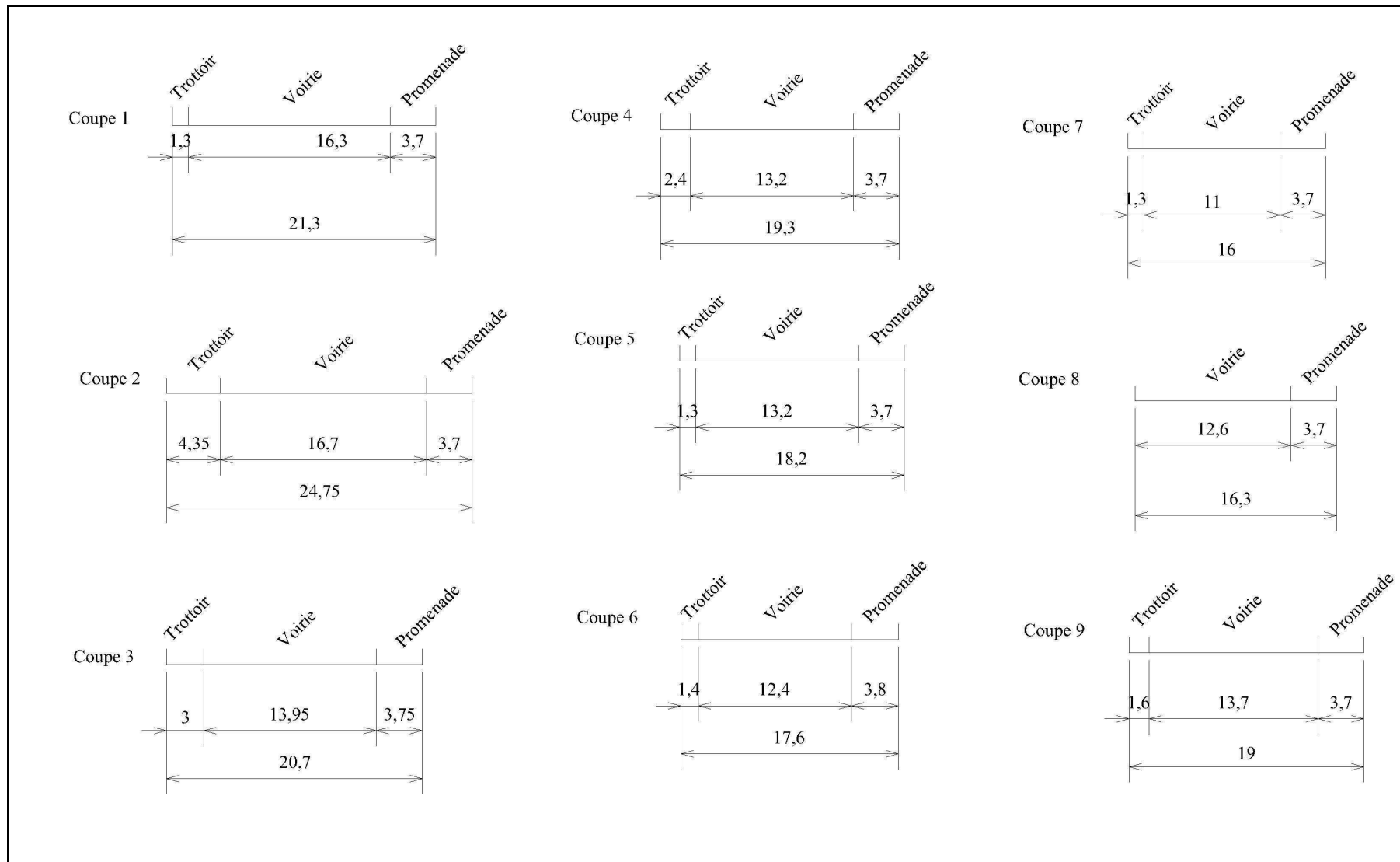


Figure 117 : Etat actuel des quais, entre le pont Saint-Jacques et le port (1^{ère} partie)

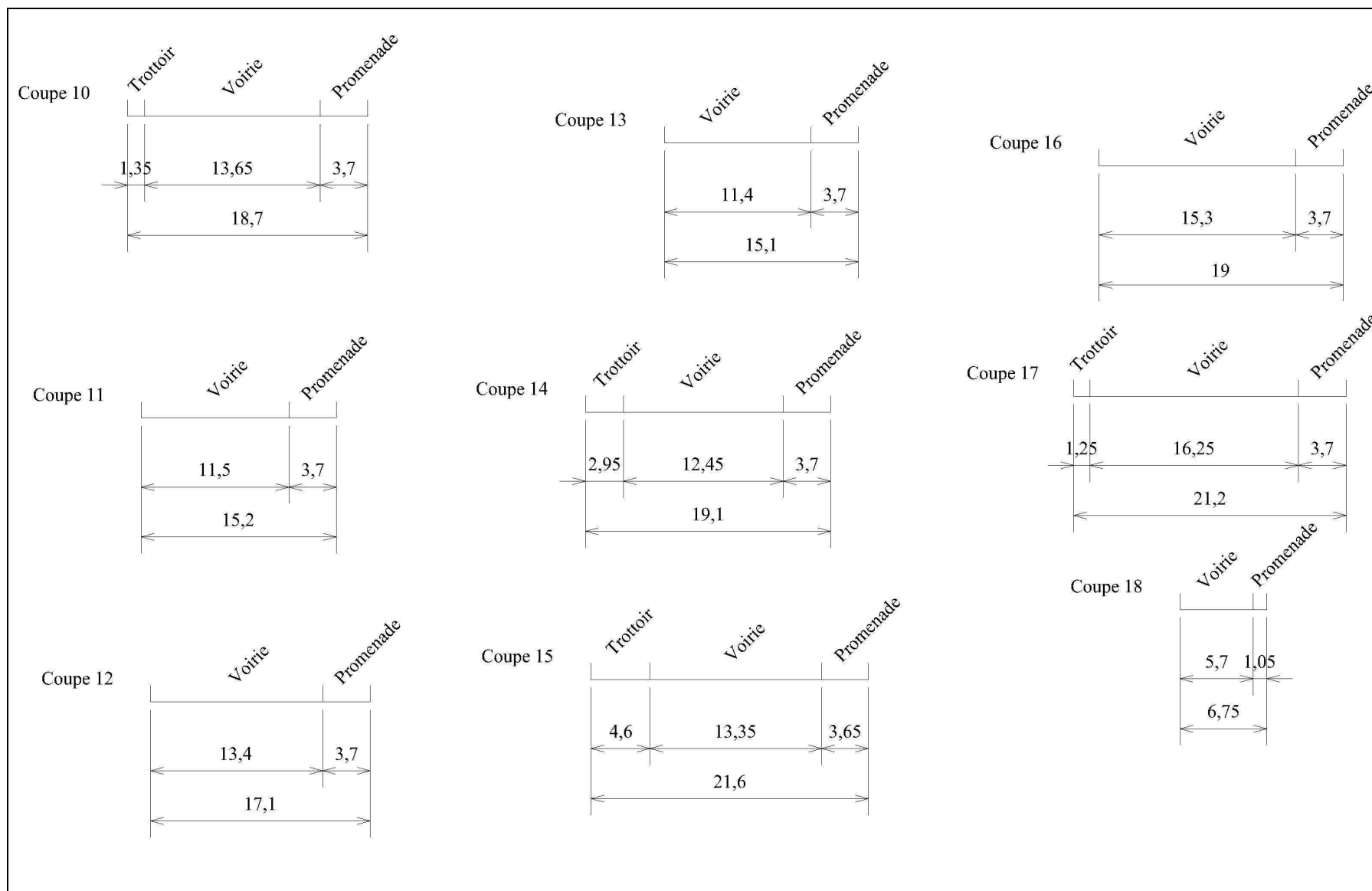


Figure 118 : Etat actuel des quais, entre le pont Saint-Jacques et le port (2^{ème} partie)

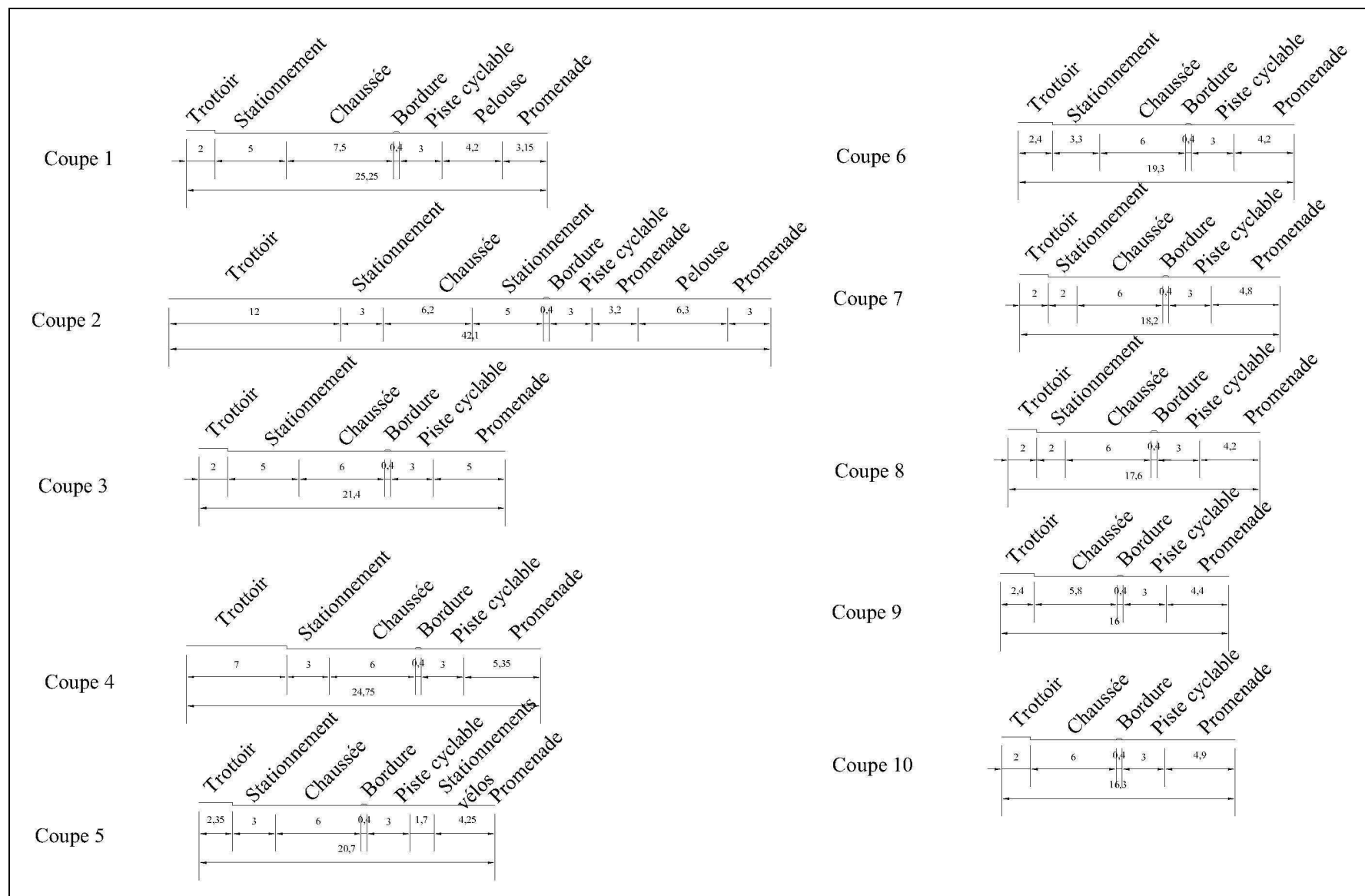


Figure 119 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°1 avec stationnement et avec encorbellement (1^{ère} partie)

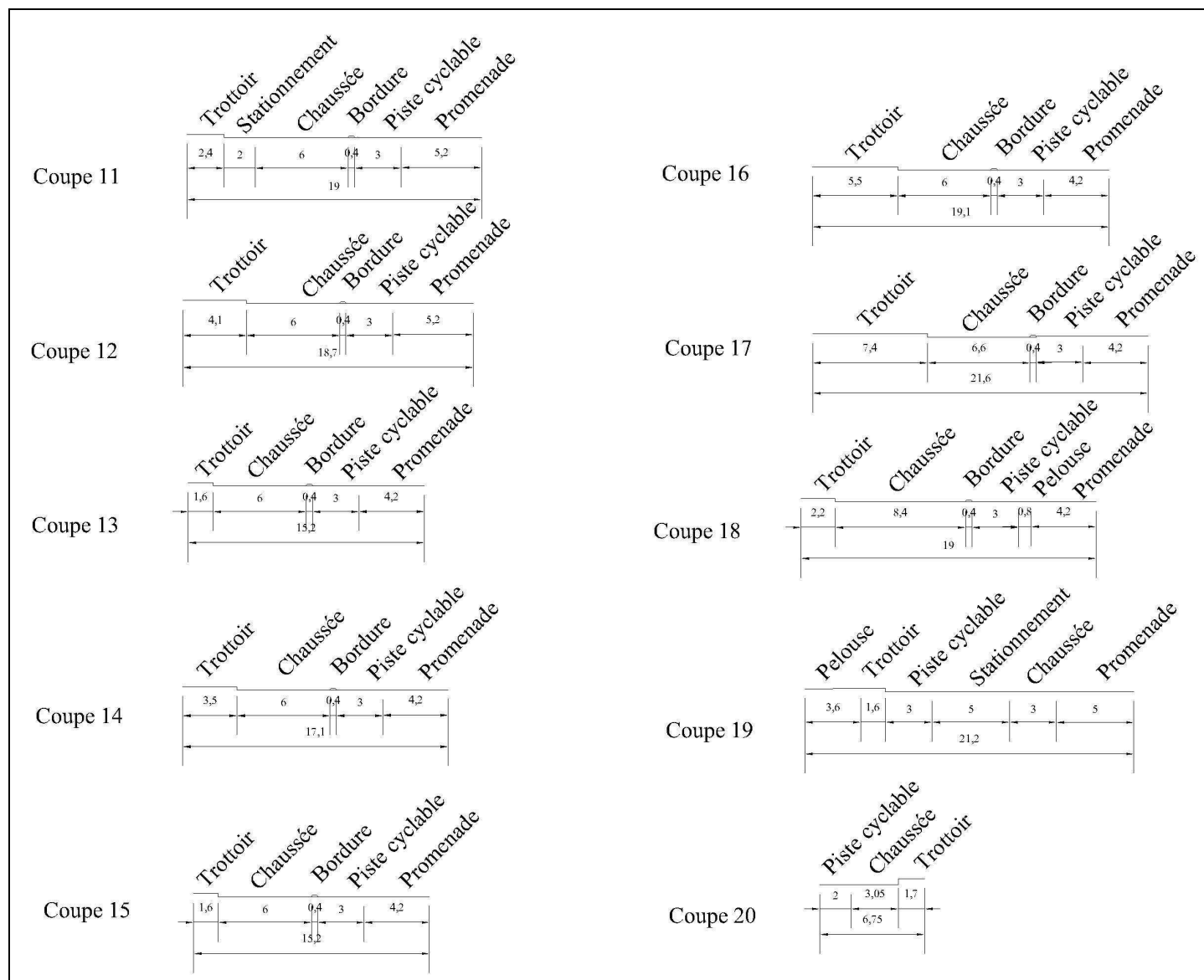


Figure 120 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°1 avec stationnement et avec encorbellement (2^{ème} partie)

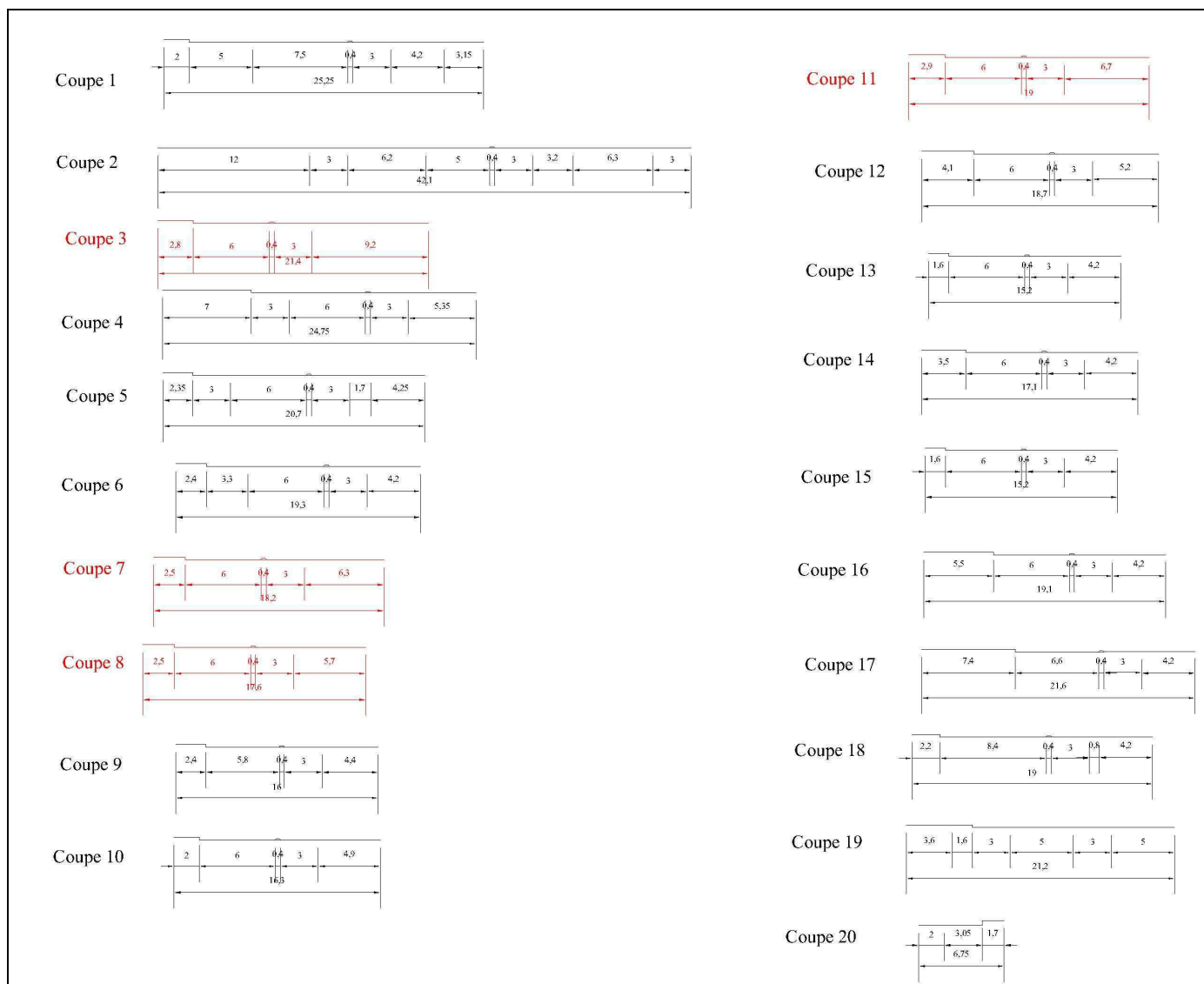


Figure 121 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°2 sans stationnement et avec encorbellement (en rouge, les coupes qui changent par rapport à la solution n°1)

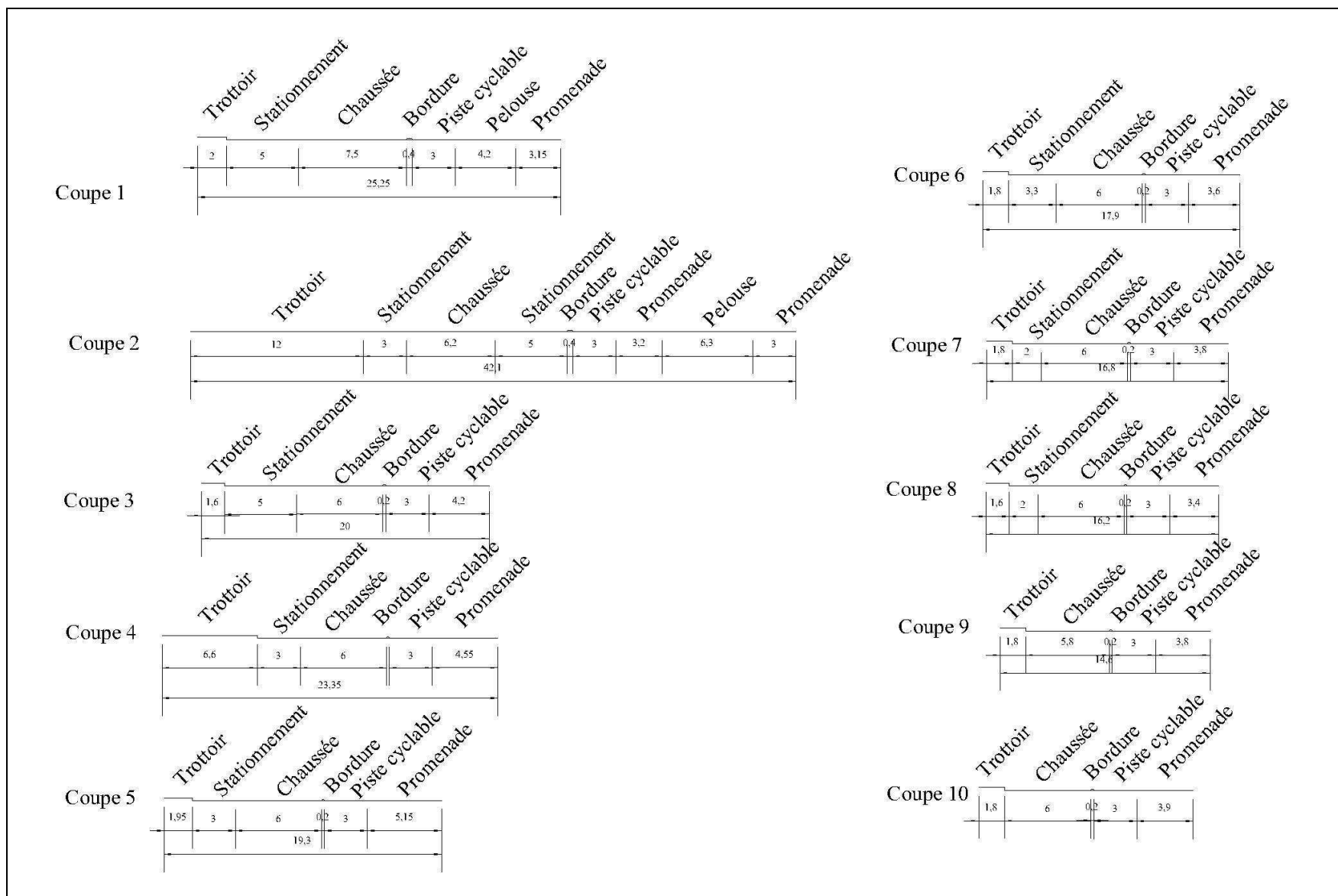


Figure 122 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°3 avec stationnement et sans encorbellement (1^{ère} partie)

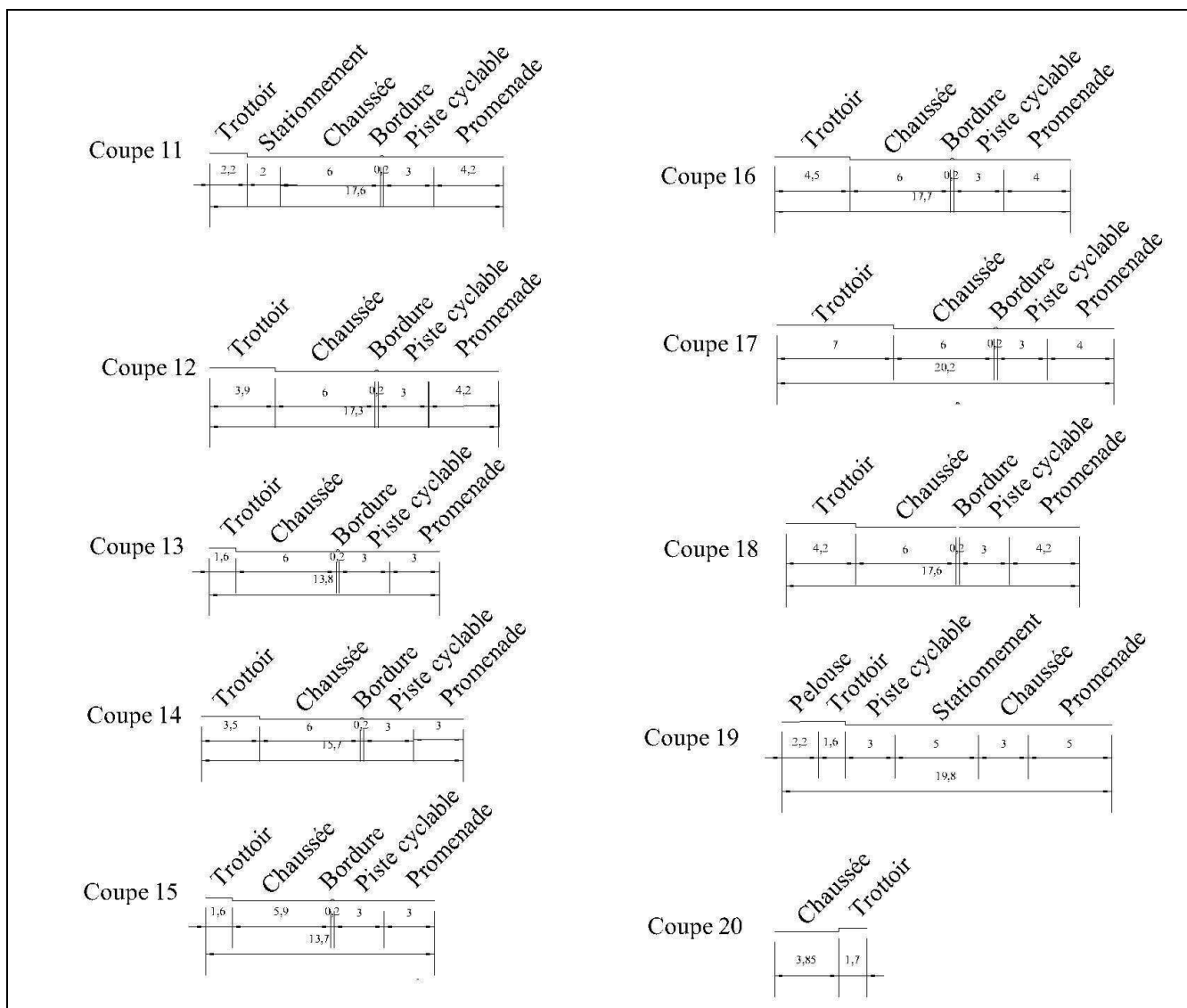


Figure 123 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°3 avec stationnement et sans encorbellement (2^{ème} partie)

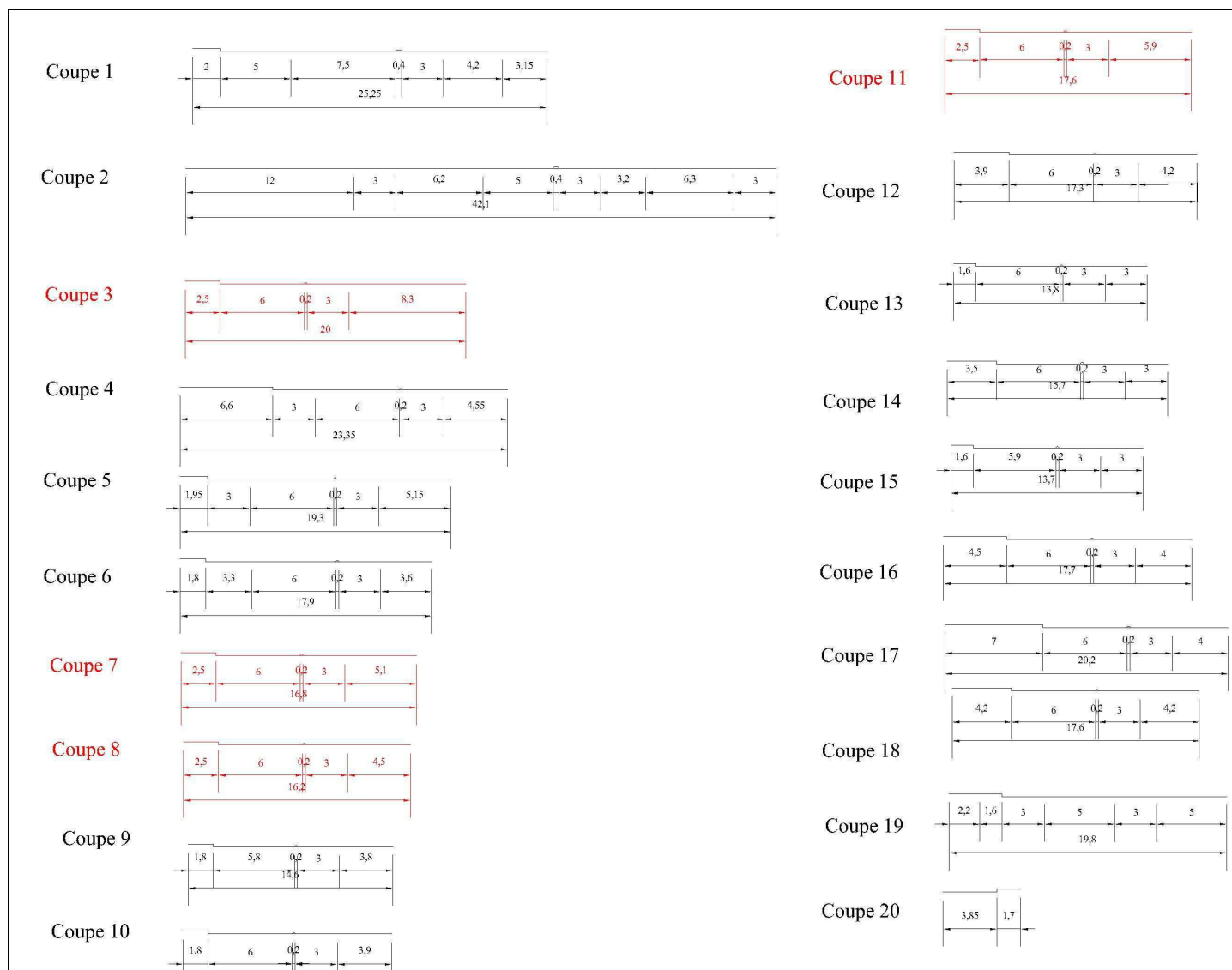


Figure 124 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°4 sans stationnement et sans encorbellement (en rouge, les coupes qui changent par rapport à la solution n°3)

Annexe n°6 : Plan des réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau potable, centrés sur les quais de Cognac

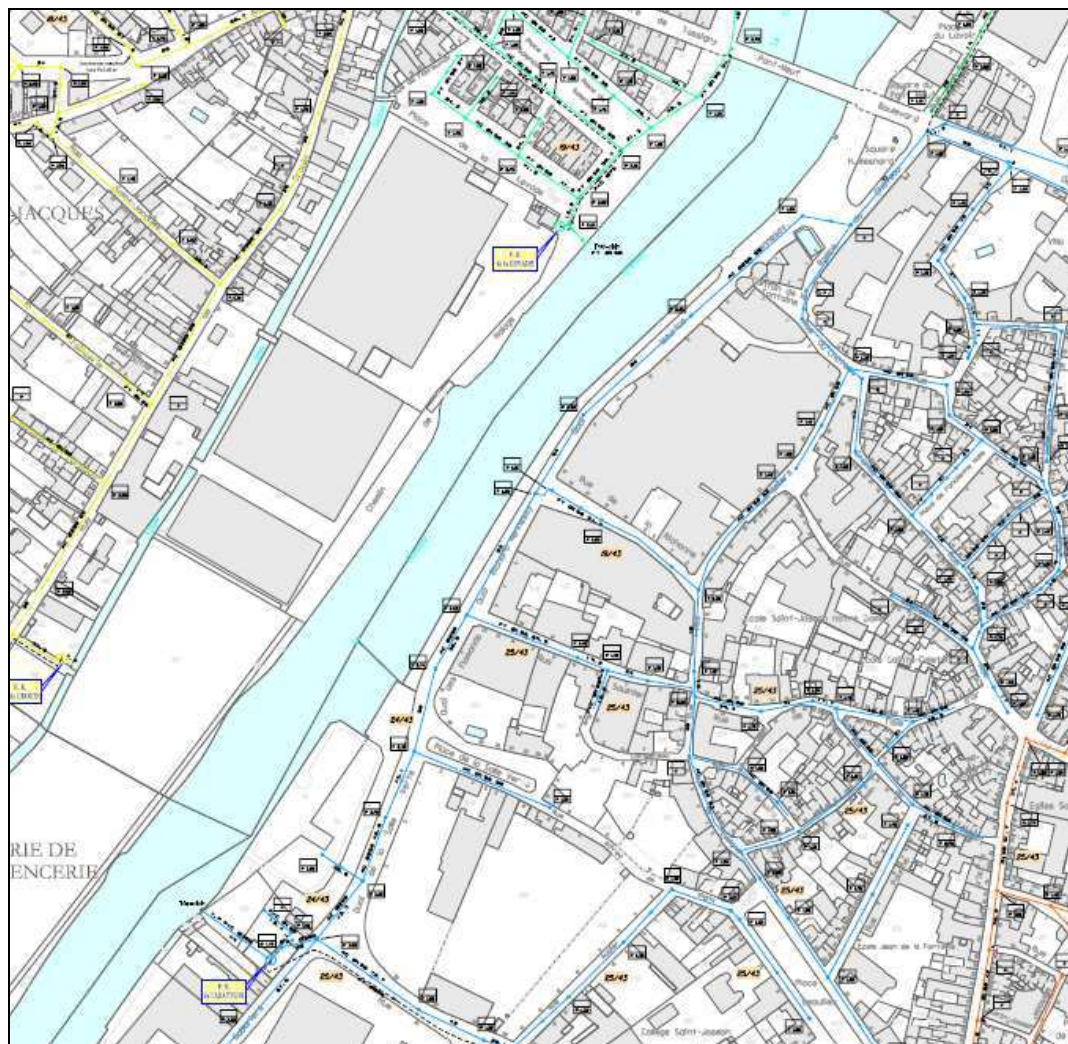


Figure 125 : Réseau d'assainissement sur les quais de la Charente
Source : Réseau d'assainissement de Cognac – S.I.E.A.A. de Cognac, 2007

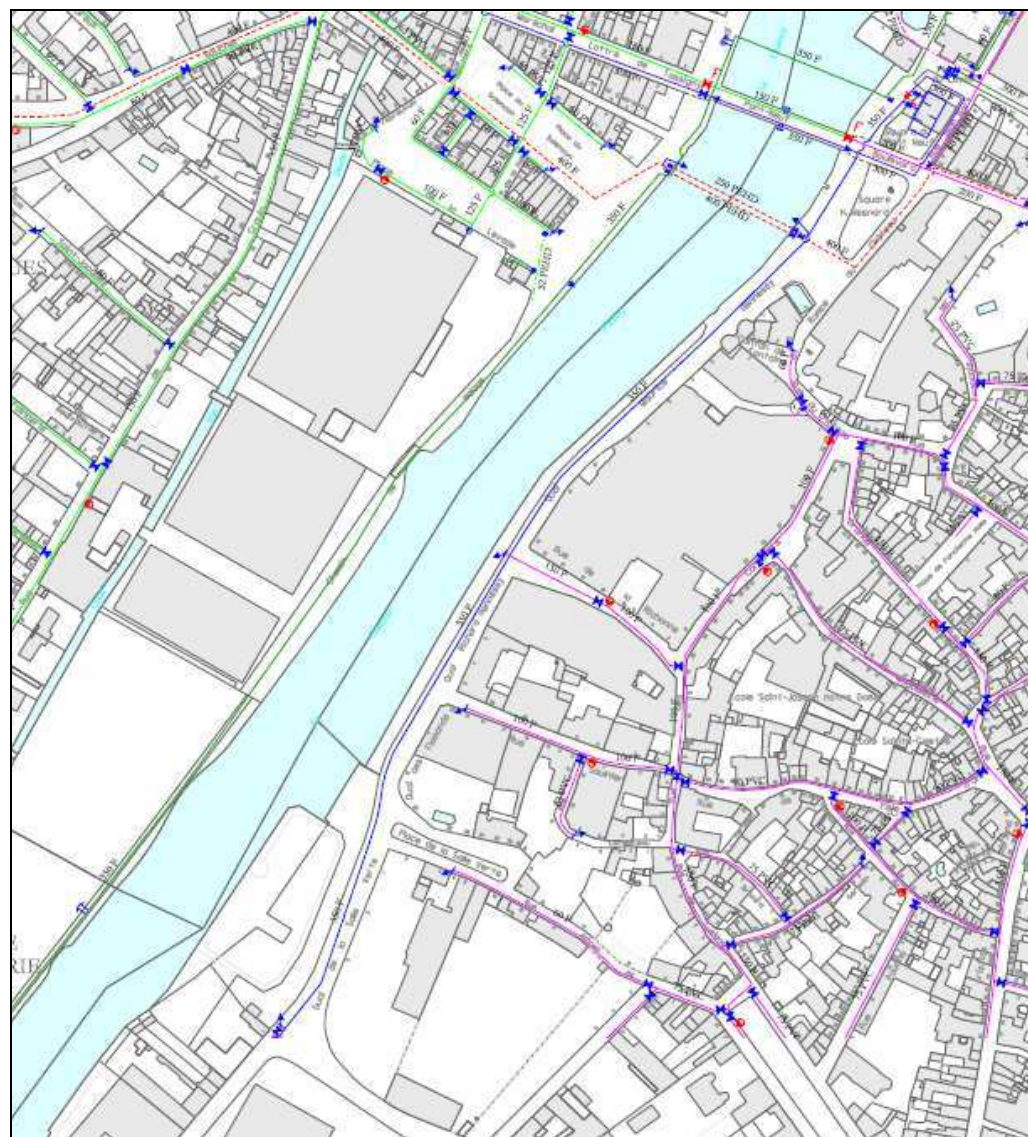


Figure 126 : Réseau d'adduction d'eau potable sur les quais de la Charente
Source : Réseau d'adduction d'eau potable de Cognac - S.I.E.A.A. de Cognac, 2008

Annexe n°7 : Avantages et inconvénients de la construction de passerelles sur la Charente**Passerelle Saint Fiacre**

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Reprend le tracé historique du bac • Alternative au pont de Crouin, peu sécurisé pour les piétons • Permet de mettre en place des boucles de randonnée sur Cognac centre et sur le chemin de halage • Création d'un accès pour les personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Voie navigable de 50 m de large environ • Les deux côté de la passerelle sont peu attractifs mais des projets sont en cours (chais Monnet) • Absence de parking à proximité

Tableau 20 : Avantages et inconvénients de la passerelle Saint Fiacre

Passerelle Saint-Jacques

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Reprend le tracé historique du pont • Lien entre les parkings des places de la Levade et du Solençon et les quais • Création d'un accès pour les personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence du pont Saint-Jacques avec un trottoir permettant actuellement la traversée de la Charente par les piétons • Coupe les perspectives sur le fleuve et le point de vue sur les deux tours • Voie navigable de 67 m de large environ • Places de la Levade et du Solençon peu attractives

Tableau 21 : Avantages et inconvénients de la passerelle Saint-Jacques

Passerelle Valadié

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Permet la création d'une boucle en bord de Charente grâce à un deuxième accès aux îles (en plus de l'écluse) • Voie non navigable • Bras du fleuve assez étroit (35 m environ) • Possibilité de créer des parkings sur le site Valadié • Création d'un accès pour les personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Site Valadié non attractif actuellement • Îles non aménagées

Tableau 22 : Avantages et inconvénients de la passerelle Valadié

Passerelle de l'écluse

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Permet de remplacer le passage sur l'écluse peu sécurisé et déconseillé par le département • Création d'un passage vers les îles accessible à tous (dont les personnes à mobilité réduite) • Zone étroite (15 m de large environ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Voie navigable • Risque d'obstruer les perspectives sur le fleuve

Tableau 23 : Avantages et inconvénients de la passerelle de l'écluse

Annexe n°8 : Calcul du tirant d'air et de la rampe d'accès handicapé pour la réalisation d'une passerelle face à la porte Saint-Jacques

Désignation	Lieu	Commune	Hauteur (m)			
			S.P.C. (12h)	Lieu	maxi	mini / 2,5 m
Passerelle de l'île Marquais	Port l'houmeau	Angoulême	3,52 ► 5-06	Angoulême	5,22	5,22
Pont sur la R.D. 941	St Cybard	Angoulême	3,52 ► 5-06	/	6,83	5,03
Pont des Valois	Frégeneuil	Angoulême	3,52 ► 5-06	/	4,5	4,07
Pont de la R.N. 10	St Yrieix	Angoulême	3,52 ► 5-06	/	8,04	8,04
Passerelle	La Poudrerie	Angoulême	3,52 ► 5-06	/	4,79	4,79
Pont sur la R.D. 72	Basseau	Angoulême	3,52 ► 5-06	/	4,98	4,7
Pont sur la R.D. 41	La Meure	Nersac	3,52 ► 5-06	/	5,49	4,98
Pont sur la R.D. 7	L' Angle	Sireuil	3,52 ► 5-06	/	5,23	4,52
Pont sur la R.D. 422	Les Corbeaux	St Simeux	3,52 ► 5-06	/	5,09	4,22
Pont sur la R.D. 14	Iles de la Fuie	Châteauneuf	3,52 ► 5-06	/	4,55	4,49
Pont sur la R.D. 404	Canal de l'écluse	Vibrac	3,48 ► 6-06	/	4,07	3,92
Pont sur la R.D. 155	Juac	St Simon	3,48 ► 6-06	/	4,48	4,01
Pont sur la R.D. 18	Vinade	Bassac	3,48 ► 6-06	/	5,6	4,82
Pont de la déviation R.N. 141	Mérienne	Gondeville	3,48 ► 6-06	/	5,58	5,2
Pont sur la R.N. 141	Quai de l' Orangerie	Jarnac	10,23 ► 6-06	Jarnac	4,37	3,81
Pont sur la R.D. 158	Port	Bourg - Charente	10,23 ► 6-06	/	5,1	4,36
Pont sur la R.D. 15	La Trache	St Brice	10,23 ► 6-06	/	5,15	3,9
Pont sur la R.D. 24	Châtenay	Cognac	10,04 ► 9-06	/	4,35	3,47
Pont sur la R.N. 141	St Jacques	Cognac	4,87 ► 9-06	Cognac	6,74	6,08
Pont de Crouin	Faubourg St Martin	Cognac	4,87 ► 9-06	/	6,33	5,27
Pont de la déviation R.N. 141	Faubourg St Martin	Cognac	4,87 ► 9-06	/	6,06	6,06
Pont sur la R.D. 144	Jarnouzeau	Merpins	3,41 ► 9-06	Angoulême	6,21	5,93

Tableau 24 : Tirants d'air des ponts sur la Charente (juin 2008)

Source : Conseil Général de la Charente

Profil de la passerelle Saint-Jacques et longueur de la rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite

La passerelle créée doit prendre en compte les tirants d'air de la Charente, le tirant d'air moyen étant de 4,86 m (selon le tableau ci-contre). A cet endroit, la Charente mesure environ 67 m de largeur. Ainsi, la passerelle sera faite d'un plan horizontal de 20 m et de deux plans inclinés d'une pente de 2% et d'une longueur de 23,5 m, de part et d'autre du plan horizontal. Ces pentes arriveront donc sur les quais Hennessy à une hauteur de 3,992 m par rapport au niveau moyen de la Charente (selon le théorème de Pythagore). Ainsi, des escaliers devront être créés afin d'y accéder, ainsi qu'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite d'une pente de 2%. Les quais Hennessy étant à une hauteur de 2,30 m au dessus du niveau moyen de la Charente, il y aura une dénivellation de 1,692 m entre le bas et le haut de cette rampe. D'après le théorème de Pythagore, cette rampe mesurera donc 33,84 m de longueur.

Annexe n°9 : Proposition de planning de la Communauté de Communes de Cognac sur la valorisation touristique et environnemental de la Charente

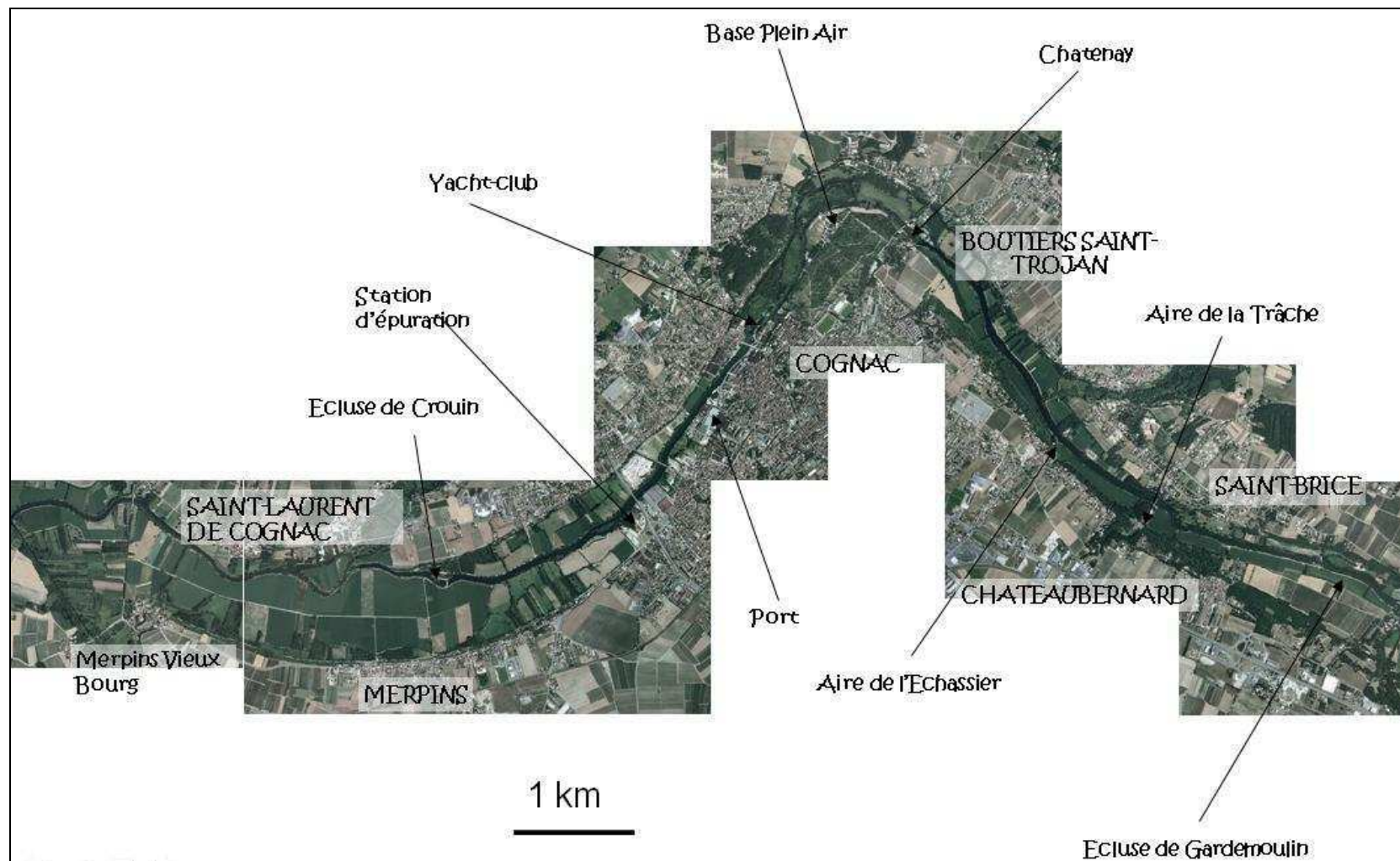


Figure 127 : Les communes et les sites concernés par l'étude de la Communauté de Communes

Propositions 2009 - 2010**Etudes et préparation**

- Finalisation du projet selon l'accord du comité de pilotage – 1^{er} chiffrages – préparation dossier de demande de subventions (projet 2011)
- Visite de sites aménagés (comité de pilotage)
- Préparation des travaux liaison quais – base plein-air – Chatenay (travaux 2011)
- Définition de projet d'aménagement du chemin Chatenay - Gardemoulin (travaux 2011)
- Définition du mode de gestion des berges
- Mise à jour des conventions d'entretien des bords de Charente
- Contact / propositions d'acquisition / Négociation avec les propriétaires amont Cognac (voire aval immédiat de Cognac) / Bornage amont Cognac
- Mise à jour du plan « vélos » dont programmation piste cyclable Crouin – Saint-Jacques (travaux 2012)
- Mise à jour des sentiers de randonnée

Travaux

- Remplacement des passerelles Leclerc et Station d'épuration
- Reprises ponctuelles de poches d'érosion / ornières / passages dangereux
- Séparation promeneurs – bétail (aval de la station d'épuration)
- Réouverture du chemin périphérique des îles de la Charente
- Reprise ponctuelle des berges en amont de l'écluse de Cognac

Propositions 2010**Communication**

- Communication auprès du public sur le projet
- Programme « 100% chlorophylle » axé sur le fleuve et ses abords
- Route du sel 2010 (gabare)
- Cinésites (thématique fleuve)

- Opération « Nettoyons la nature » : les îles et l'ancien chemin de halage
- Distribution kit « produits écologiques » pour les plaisanciers
- Communication 2011 à définir

Propositions 2011

Etudes et préparation

- Etude de la mise en œuvre d'un point de collecte des eaux noires
- Bornage amont Cognac / actes notariés ou administratifs
- Réflexion « postes de pêche » et pontons handicapés
- Définition charte graphique « signalétique fluviale »
- Définition de l'aménagement du chemin Port – Ecluse de Crouin (travaux 2013)
- Mise à jour du plan « vélos » dont la piste cyclable sur les quais (travaux 2013)
- Mise à jour des sentiers de randonnée

Travaux

- Travaux de liaison quais – base plein-air – Chatenay (hors aire Chatenay)

Communication

- Communication à définir

Propositions 2012

Etudes et préparation

- Contacts pour la mise en place d'un programme de plantations sur l'île Marteau (Merpins)
- Définition de l'aménagement des abords de l'écluse de Cognac / îles des Moulins
- Recherche de liaison rive gauche, vers la Charente-Maritime

Travaux

- Aménagement du chemin entre Chatenay et Gardemoulin et plantations
- Création d'aires de stationnement naturel à Gardemoulin et Chatenay
- Mise en place du ponton à l'aire de l'échassier
- Mise en œuvre du poste de collecte des eaux noires (lien avec les postes de camping-cars)
- Pose d'une signalétique fluviale
- Pose des postes de pêche
- Piste cyclable Crouin-Saint-Jacques

Propositions 2013

Etudes et préparation

- Location de vélos à l'Espace Découverte en Pays du Cognac
- Espace Découverte en Pays du Cognac : pôle de randonnée
- Mise en place d'un plan paysage sur la Vallée de la Charente
- Réflexion amélioration liaison Cognac – Saint-Laurent / liaison Antenne

Travaux

- Aménagement du chemin entre Port – Ecluse de Crouin
- Piste cyclable sur les quais
- Plantations en aval de Cognac – Merpins
- Poursuite du plan « vélos »

Propositions 2014

Etudes et préparation

- Mise en place d'un plan paysage sur la Vallée de la Charente
- Poursuite du plan « vélos »

Travaux

- Aménagement des abords de l'écluse de Cognac / îles des Moulins
- Liaison rive gauche, vers la Charente-Maritime
- Liaison vers Saint-Laurent / Vallée de l'Antenne
- Plantations en aval de Cognac – Merpins

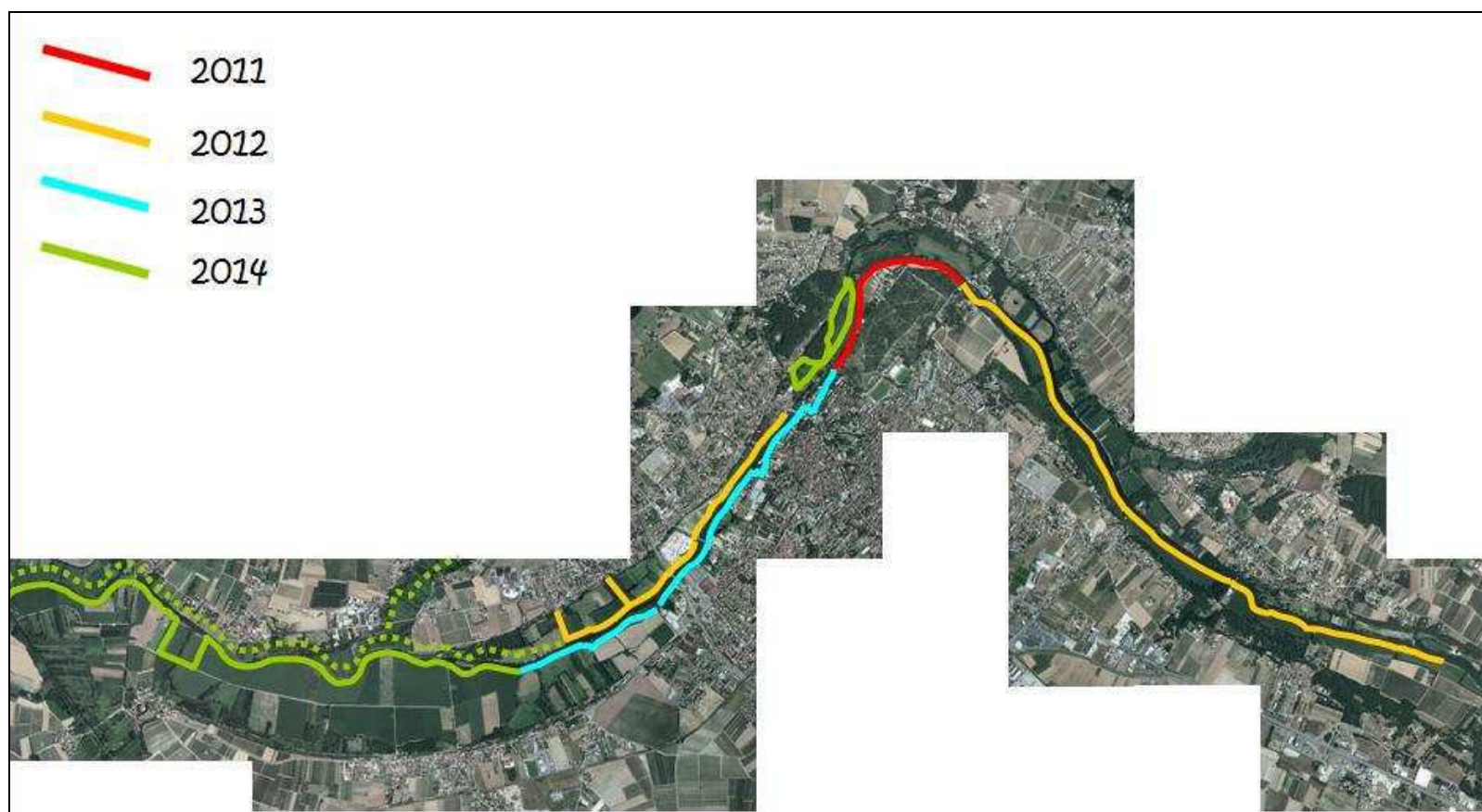


Figure 128 : Représentation cartographique du planning de la Communauté de Communes

Bibliographie

Les ouvrages et les magazines :

- Mairie de Cognac – Diagnostic du Plan Local d’Urbanisme – 2009
- Mairie de Cognac – Plan d’Occupation des Sols – 1991
- Mairie de Cognac – Diagnostic du Plan Local de l’Habitat – 2008
- Mairie de Cognac – Plan de référence de Cognac – 1980
- Mairie de Cognac – Documents d’élaboration de la ZPPAUP – 2009
- Communauté de Communes de Cognac – Schéma Global d’Aménagement – 2007
- Communauté de Communes de Cognac – Alberola Architecture – Etude historique et documentaire sur les Tours Saint-Jacques de Cognac en vue de leur valorisation – 2006
- Cercle philatélique de Cognac – Mémoire en Images – Cognac – 1999
- Le Guide Charente – Fanlac – 1999
- Michel Ogier, Michel Renouard – Aimer le Poitou-Charentes - Edition Ouest-France -1996
- Traits urbains n°20 – Besançon : une cité dans le sillage de la Citadelle p62 – Janvier Février 2008
- Carrière de Luget – Chaussée d’antan
- Le Moniteur Numéro spécial – Aménagement Ville de demain : ville ludique MPS p XIV – Mai 2008
- Traits urbains n°29 Mars – Dernières nouvelles du mobilier urbain p29 – Avril 2009
- Sineu Graff – Mobilier urbain
- Groupe PBM – Mobilier urbain
- Fleuve « La Charente » - Reconstruction des quais de Cognac
- Le Moniteur Numéro spécial – Produits urbains Assises collectives p123 – Mai 2008
- Paysage actualités N°307 – La protection des berges par le génie végétal p36 – Mars 2008
- Traits urbains n°30 – La Rochelle : Bus de mer « verts » p12 – Mai 2009
- CETUR – Voirie Urbaine – Guide générale de la voirie urbaine – Conception, Aménagement, Exploitation – 1988
- Réseau d’assainissement de Cognac – S.I.E.A.A. de Cognac - 2007
- Réseau d’adduction d’eau potable de Cognac - S.I.E.A.A. de Cognac - 2008
- Office de tourisme de Cognac
- Conseil Général de la Charente

Les sites internet :

- <http://www.communedefors.fr>
- <http://www.parc-grands-causses.fr>
- <http://renovation-urbaine.ville-roubaix.fr>
- Site de l'INSEE : <http://www.insee.fr>
- Site de la ville de Cognac : <http://www.ville-cognac.fr>
- Site de la Communauté de Communes de Cognac : <http://www.cc-cognac.com>
- Site de l'Office de Tourisme : <http://www.tourism-cognac.com>
- Site de la Région Poitou-Charentes : <http://www.poitou-charentes.fr>
- Site du service régional de l'inventaire de Poitou-Charentes : <http://inventaire.poitou-charentes.fr>
- <http://www.wikipedia.org>
- <http://www.camping-tour.fr>
- <http://www.fleuve-charente.net>
- <http://www.lacharente.com>
- <http://www.geoportail.fr>
- <http://www.france-voyage.com>
- <http://www.light-in.fr>
- <http://www.techni-contact.com>
- <http://www.fabemi-tp.com>
- <http://pagesperso-orange.fr/serge.haffner>
- <http://www.usson-du-poitou.com/promenade.htm>
- <http://www.projectforbuilding.com>
- Site internet de la Communauté Urbaine de Bordeaux : <http://www.lacub.com>
- <http://www.legifrance.gouv.fr>
- <http://www.natura2000.fr>
- <http://www.culture.gouv.fr>
- <http://passion.bois.free.fr>
- <http://www.huizenfibers.com>
- <http://www.infotbc.com>
- <http://www.ffcc.info/article4674.html>
- <http://www.bjr-tourisme.com>
- <http://www.daniel.lazies.chez-alice.fr>
- <http://www.tsm-france.fr>
- <http://www.loire-a-velo.fr>
- <http://www.cren-poitou-charentes.org>
- <http://www.chevres.canalblog.com>
- <http://www.pagesperso-orange.fr>
- <http://www.mareuiltourisme.com>
- <http://www.femmeactuelle.fr>
- <http://www.aujardin.info>
- <http://www.planisphere-carto.fr>

Table des matières

SOMMAIRE.....	2
LE CAHIER DES CHARGES DE L'ETUDE	7
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA VILLE DE COGNAC ET DU PERIMETRE DE LA COMMANDE	8
1. COGNAC : UNE VILLE ETROITEMENT LIEE A SON FLEUVE ET A SON PRODUIT	9
1.1. COGNAC : UNE COMMUNE EN BORD DE CHARENTE	9
1.2. LES GRANDES PERIODES DE L'HISTOIRE DE COGNAC.....	13
1.2.1. DES ORIGINES A L'EPOQUE MOYENAGEUSE : UNE PERIODE MARQUEE PAR LE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE FLUVIAL	13
1.2.2. LA RENAISSANCE : DU NEGOCE DU SEL A CELUI DU VIN	14
1.2.3. L'ERE INDUSTRIELLE : LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES LIEES AU COGNAC	15
1.2.4. L'EPOQUE CONTEMPORAINE : LA MUTATION DE L'ECONOMIE COGNAÇAISE.....	17
1.3. EVOLUTION DE LA MORPHOLOGIE URBAINE DE COGNAC ET DEMOGRAPHIE	17
1.4. LES ATOUTS CULTURELS DE LA VILLE DE COGNAC	21
1.5. LES DONNEES ECONOMIQUES	24
2. LA ZONE DE L'ETUDE : UNE LOCALISATION CENTRALE AU SEIN DE LA COMMUNE DE COGNAC	26
2.1. UN PERIMETRE D'ETUDE CENTRE SUR LA CHARENTE	26
2.2. UNE ALTERNANCE DE ZONES URBAINES ET NATURELLES SUR LA ZONE D'ETUDE.....	28
2.3. DES CONTRAINTES FONCIERES S'APPLIQUANT SUR LA ZONE DE L'ETUDE	29
3. LES DOCUMENTS EN APPLICATION SUR LA COMMUNE DE COGNAC	30
3.1. LES DOCUMENTS REGLEMENTAIRES	30
3.1.1. LE PLAN D'OCCUPATION DU SOL.....	30
3.1.2. LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS D'INONDATION	31
3.1.3. LE PERIMETRE DE PROTECTION DE 500 METRES ET LA ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL URBAIN ET PAYSAGER	33
3.1.4. PERIMETRES PREVENTIFS D'ARCHEOLOGIE.....	35

3.2.	LES DOCUMENTS D'ORIENTATION ET DE PLANIFICATION	37
3.2.1.	LE PLAN DE DEPLACEMENT	37
3.2.2.	LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT	37
3.2.3.	LE SCHEMA GLOBAL D'AMENAGEMENT.....	37
3.2.4.	LES ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE ET LA ZONE NATURA 2000.....	38
3.2.5.	SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DU BASSIN ADOUR-GARONNE	39
	DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE HUIT SITES SPECIFIQUES ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT.....	41
1.	LES RIVES DE LA CHARENTE : UN SITE AVEC DE NOMBREUX ENJEUX	42
1.1.	DIAGNOSTIC D'ENSEMBLE DE LA ZONE DE L'ETUDE	44
1.1.1.	UN MANQUE DE LIEN ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LA CHARENTE	44
1.1.2.	DES OFFRES TOURISTIQUES LIMITEES.....	45
1.1.3.	LES ESPACES NATURELS, DES ZONES A RECONQUERIR	46
1.1.4.	LES FRICHES INDUSTRIELLES : DES RESERVES FONCIERES POTENTIELLES	47
1.1.5.	LA CHARENTE, UN ELEMENT CENTRAL MAIS NON MIS EN VALEUR.....	48
1.1.6.	DE NOMBREUX STATIONNEMENTS SUR LA ZONE D'ETUDE.....	49
1.1.7.	UNE CIRCULATION DES TRANSPORTS DOUX PEU SECURISEE	50
1.2.	LES ENJEUX GENERAUX DU PERIMETRE DE L'ETUDE	51
1.2.1.	CREER DES LIENS ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE FLEUVE	51
1.2.2.	FAVORISER LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE.....	51
1.2.3.	LES ESPACES NATURELS, UNE POSSIBILITE DE TOURISME VERT.....	51
1.2.4.	REQUALIFIER LE TISSU INDUSTRIEL EN MUTATION.....	52
1.2.5.	OUVRIR DES PERSPECTIVES SUR LE FLEUVE.....	52
1.2.6.	REORGANISER LE STATIONNEMENT, PRIVILEGIER LES MODES DE TRANSPORT DOUX ET RENDRE L'ENSEMBLE DES SITES ACCESSIBLES A TOUS	52
2.	ETUDE DETAILLEE DES DIFFERENTS SITES DE L'ETUDE.....	54
2.1.	L'ÎLOT DE LA RUE BASSE SAINT-MARTIN : UNE GRANDE ZONE EN FRICHE A REQUALIFIER	57
2.1.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable de l'îlot de la rue basse Saint-Martin</i>	<i>57</i>
2.1.1.1.	Situation foncière et réglementaire de l'îlot de la rue basse Saint-Martin	57
2.1.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts de l'îlot de la rue basse Saint-Martin.....	61

• Une parcelle fait l'objet d'un arrêté de dépollution	61
• La rue basse Saint-Martin est peu sécurisée pour les piétons	62
• Une proximité du centre-ville, mais un isolement relatif	62
• Un îlot de superficie importante permettant d'envisager des projets d'envergure	63
• Présence de l'ancien chemin de halage en bordure de l'îlot de la rue basse Saint-Martin	63
• Un ensemble de terrains en friches qui peuvent être rachetés par la commune	64
2.1.1.3. Les différents projets sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	65
• La résidence touristique des chais Monnet : un projet ayant un fort impact sur l'îlot	65
• Le parking des Chais Monnet	67
• Le pôle des musiques actuelles	67
• Création d'un parking naturel par la Communauté de Communes	68
2.1.1.4. Les enjeux mis en évidence sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	69
• La requalification de l'ancien tissu industriel	69
• La réhabilitation des espaces naturels	69
• La réhabilitation de l'ancien chemin de halage et l'ouverture de perspectives sur le fleuve	69
• L'accompagnement du projet des chais Monnet	69
2.1.2. <i>Propositions d'aménagement de l'îlot de la rue basse Saint-Martin</i>	72
2.1.2.1. La voirie de l'îlot de la rue basse Saint-Martin	72
2.1.2.1.1. Création d'un sens unique	73
2.1.2.1.2. Création d'une esplanade devant les chais Monnet	73
2.1.2.1.3. Création d'une nouvelle voirie	73
2.1.2.1.4. Continuité des quais grâce à l'aménagement de la rue des Gabariers	74
2.1.2.2. Les parkings, une solution pour favoriser le tourisme	76
2.1.2.2.1. Nombre de stationnements	76
2.1.2.2.2. Emplacement des parkings sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	77
2.1.2.2.3. Préconisations techniques	78
2.1.2.3. La parcelle des chais Monnet, une offre complémentaire du contexte touristique	79
2.1.2.4. Le pôle des musiques actuelles, un projet culturel	80
2.1.2.5. La zone naturelle, une zone à enjeux à l'abandon	81
2.1.2.6. Les zones naturelles paysagères, une transition naturelle/artificielle	81
2.1.2.7. Zone d'équipement collectif	83
2.1.2.8. Création d'un parking pour les camping-cars	83
2.2. LE SITE DES ANCIENS ABATTOIRS : UN BATI REMARQUABLE	86
2.2.1. <i>Réalisation d'un diagnostic préalable du site des anciens abattoirs</i>	86
2.2.1.1. Situation foncière et réglementaire du site des anciens abattoirs	86

2.2.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts du site des anciens abattoirs	89
•	Les anciens abattoirs	89
•	Les anciens chais	91
•	Le site d'étude.....	92
2.2.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur le site des anciens abattoirs.....	93
•	Valorisation du bâti remarquable	93
•	Dynamisation du site	93
•	Création de liens avec les sites à enjeux	93
•	Valorisation et utilisation du quai	93
•	Accessibilité du site à tous	93
2.2.2.	<i>Propositions d'aménagement du site des anciens abattoirs.....</i>	96
2.2.2.1.	Reconversion du site des anciens abattoirs	96
•	Création d'une guinguette	96
•	Transformation d'une partie des anciens abattoirs en salle polyvalente.....	96
•	L'ouverture de perspectives sur le fleuve	97
2.2.2.2.	Reconversion de l'ancienne maison du gardien.....	98
•	Création d'une antenne de l'Office de Tourisme dans l'ancienne maison du gardien.....	98
•	Installation d'un loueur de vélos	99
•	Les quais à l'arrière des anciens abattoirs accueilleront la navette et les pénichettes.....	101
•	La création d'un espace vert, une zone de dégagement sur la Charente.....	102
2.2.2.3.	Réaménagement du parking	104
2.3.	LES QUAIS DE LA CHARENTE : UN SITE TOURISTIQUE A VALORISER	107
2.3.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable des quais de la Charente</i>	107
2.3.1.1.	Situation foncière et réglementaire des quais	107
2.3.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts des quais de la Charente	111
•	Perspectives sur le fleuve obstruées.....	111
•	Une voirie trop large	113
•	Des problèmes de stationnement.....	113
➤	Des stationnements trop nombreux.....	113
➤	Absence de stationnement pour les deux-roues	114
➤	Des stationnements de bus mal utilisés et mal situés	114
•	Chemins piétons peu sécurisés.....	115
➤	Absence de continuité de la promenade piétonne.....	115
➤	Eclairage insuffisant au niveau de la promenade piétonne	115

➤	Absence de continuité des trottoirs	116
➤	Peu de passages piétons sur les quais	116
•	Absence d'ombre sur la promenade piétonne.....	117
•	Non accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite.....	117
•	Manque de sécurité sous le pont Saint-Jacques pour les automobilistes.....	118
•	Manque d'attractivité du square Henri Mesnard	119
•	Un patrimoine bâti peu entretenu et non mis en valeur	119
•	Une signalétique défectueuse.....	120
➤	Sur les quais	120
➤	Sur le port	120
•	Manque d'activités commerciales ou de restauration.....	121
•	Un port peu animé et une gabare non mise en valeur	121
2.3.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur les quais	122
•	Diminuer la place de la voiture, sécuriser les modes de transport doux et rendre les quais accessibles à tous	122
•	Ouvrir des perspectives sur le fleuve	122
•	Favoriser le tourisme et dynamiser le port	122
2.3.2.	<i>Propositions d'aménagement des quais de la Charente</i>	125
2.3.2.1.	Des éléments de réaménagement communs à l'ensemble du site	125
2.3.2.1.1.	Proposition de quatre profils de voirie différents sur les quais	125
2.3.2.1.2.	Profil de voirie retenu : avec stationnement et encorbellement.....	127
•	Coupe transversale du profil de voirie retenu (cf. figure 54 p.126)	127
•	Plan masse du réaménagement des quais : mise en place d'une zone 30 et de passages piétons surélevés	127
•	Systèmes d'évacuation des eaux sur les quais	130
2.3.2.1.3.	Création et suppression de stationnements	132
•	Stationnement des voitures	132
•	Stationnement des deux-roues.....	132
•	Stationnement des navettes.....	133
•	Stationnement des cars et du petit train	133
2.3.2.1.4.	Accessibilité des quais aux personnes à mobilité réduite.....	134
2.3.2.2.	Éléments détaillés du réaménagement des quais.....	136
2.3.2.2.1.	Proposition de réaménagement du carrefour devant le château de Cognac	136
•	Création d'un giratoire	136
•	Création d'un sens unique	138
•	Réaménagement du carrefour de la rampe du Château et du boulevard Denfert Rochereau	139
•	Création de déposes minute pour les bus d'Otard	141

2.3.2.2.2.	Proposition de réaménagement des quais de la Salle Verte	143
•	Agrandissement de la place de la Salle Verte et création d'un passage piéton surélevé	143
•	Suppression de la cabane de la gabare et modification de son ponton.....	146
2.3.2.2.3.	Proposition de réaménagement des quais devant le musée de Hennessy.....	147
2.3.2.2.4.	Proposition de réaménagement de l'espace autour des tours Saint-Jacques et du Trou Charlotte.....	148
•	Réhabilitation des tours Saint-Jacques	148
•	Réhabilitation de l'ancien lavoir.....	148
•	Dynamisation économique de la place du canton de la Fontaine	150
2.3.2.3.	Un nouvel aménagement paysager pour les quais	151
2.3.2.3.1.	Choix des revêtements	151
2.3.2.3.2.	Mise en place d'un alignement d'arbres allongeant les perspectives	153
2.3.2.3.3.	Choix du mobilier urbain	157
2.3.2.3.4.	Réaménagement du square Henri Mesnard.....	160
2.3.2.4.	Mise en place d'une signalétique claire et visible	161
2.3.2.4.1.	Installation de panneaux d'informations touristiques (cf. paragraphe 3.2.2 p 150).....	161
2.3.2.4.2.	Mise en place d'une signalétique appropriée au niveau du port	161
2.4.	L'ÎLOT DE LA SALLE VERTE : UNE RESERVE IMPORTANTE DE FONCIER.....	163
2.4.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable de l'îlot de la Salle Verte</i>	<i>163</i>
2.4.1.1.	Situation foncière et règlementaire de l'îlot de la Salle Verte	163
2.4.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts de l'îlot de la Salle Verte	167
•	Une localisation stratégique et un foncier de grande surface	167
•	Le parking de la Salle Verte : un parking sous-utilisé	167
•	Le parking rue Augier : un aménagement intérieur à revoir	167
•	Incohérence de la signalisation pour les piétons	168
•	Un mur inscrit à la ZPPAUP gênant les organisateurs de la fête du Cognac.....	169
2.4.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur l'îlot de la Salle Verte	170
•	Optimisation des places de parking disponibles	170
•	Développement des modes de déplacement doux.....	170
•	Réaménagement du parking Augier.....	170
2.4.2.	<i>Propositions d'aménagement de l'îlot de la Salle Verte.....</i>	<i>172</i>
2.4.2.1.	Réaménagement des parkings.....	172
2.4.2.2.	Création d'activités économiques.....	173
2.5.	LE SITE DES MOULINS : UN ACCES AUX ILES DE LA CHARENTE A VALORISER	176
2.5.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable du site des moulins.....</i>	<i>176</i>

2.5.1.1.	Situation foncière et règlementaire du site des moulins	176
2.5.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts du site des moulins	180
2.5.1.2.1.	La place du Lavoir	180
•	L'ancien moulin	180
•	Le square du moulin.....	181
•	Le square de la place du Lavoir	182
2.5.1.2.2.	<i>La presqu'île des moulins.....</i>	<i>183</i>
2.5.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur le site des moulins	185
2.5.1.3.1.	Les enjeux mis en évidence sur la place du Lavoir.....	185
•	Réhabiliter l'ancien moulin de la place du Lavoir.....	185
•	Réhabiliter le square de l'ancien moulin.....	185
•	Réhabiliter l'espace à l'abandon sous le pont Saint-Jacques	185
2.5.1.3.2.	La presqu'île des moulins.....	185
2.5.2.	<i>Propositions d'aménagement du site des moulins.....</i>	<i>188</i>
2.5.2.1.	Réhabilitation du bâti.....	188
2.5.2.2.	Le square du moulin.....	188
2.5.2.3.	Création d'une maison des énergies propres	189
2.5.2.4.	Réaménagement de la plateforme	190
2.5.2.5.	Aménagement de la presqu'île	192
2.5.2.5.1.	Le bac des Moulins	194
2.5.2.5.2.	L'écluse	194
2.5.2.6.	Aménagement des îles.....	195
2.6.	LE SITE DE L'ANCIENNE CARTONNERIE VALADIE : UN SITE INDUSTRIEL A REHABILITER.....	198
2.6.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable du site Valadié.....</i>	<i>198</i>
2.6.1.1.	Situation foncière et règlementaire du site Valadié	198
2.6.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts du site Valadié	201
•	Une localisation stratégique	201
•	Un patrimoine bâti et naturel	201
•	Des bâtiments à rénover	202
•	Un site localisé en zone rouge du PPRI	202
2.6.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur le site de l'ancienne cartonnerie Valadié.....	203
•	Réhabilitation du site et préservation du patrimoine industriel.....	203
•	Mise en valeur du cadre naturel du site.....	203
2.6.2.	<i>Propositions d'aménagement du site Valadié.....</i>	<i>205</i>
2.6.2.1.	Création de parkings pour camping-cars et voitures	205

2.6.2.2.	Relogement du Club Bouliste Cognçais et création d'une maison des artistes.....	205
2.6.2.3.	Réhabilitation du cadre naturel du site.....	206
2.6.2.4.	Réaménagement pour les automobilistes de la rue Roger Favre	208
2.7.	LES PLACES DU SOLENÇON ET DE LA LEVADE : DES STATIONNEMENTS A REORGANISER.....	210
2.7.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable des places du Solençon et de la Levade</i>	<i>210</i>
2.7.1.1.	Situation foncière et règlementaire des places du Solençon et de la Levade.....	210
2.7.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts des places du Solençon et de la Levade.....	213
	• Des façades de bâtiment en mauvais état	213
	• Des places parking	213
	• Un nombre de places réservées aux camping-cars et aux vélos insuffisant	214
	• Présence de patrimoine bâti et naturel	215
2.7.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur les places du Solençon et de la Levade	216
	• Développer les modes de déplacement doux.....	216
	• Déplacer les places de stationnement des camping-cars	216
	• Valoriser le patrimoine bâti et naturel pour favoriser le tourisme	216
2.7.2.	<i>Propositions d'aménagement des places de la Levade et du Solençon</i>	<i>218</i>
2.7.2.1.	Valorisation des modes de transport doux	218
2.7.2.2.	Changement des sens de circulation.....	218
2.7.2.3.	Suppression et création de places de stationnement	219
2.8.	LES PRAIRIES DE LA FAÏENCERIE : UN SITE NATUREL A PRESERVER	222
2.8.1.	<i>Réalisation d'un diagnostic préalable des prairies de la Faïencerie.....</i>	<i>222</i>
2.8.1.1.	Situation foncière et règlementaire des prairies de la Faïencerie	222
2.8.1.2.	Mise en évidence des points faibles et des atouts des prairies de la Faïencerie	226
	• Les prairies sont fréquemment inondées en hiver	226
	• L'accès y est peu aisé	226
	• Le mobilier urbain est détérioré, non utilisable ou manquant	227
	• Peu de perspectives sur le fleuve.....	228
2.8.1.3.	Les enjeux mis en évidence sur les prairies de la Faïencerie.....	229
	• La conservation des espaces naturels.....	229
	• La mise en valeur du canal Jean Simon	229
	• La réhabilitation de l'ancien chemin de halage.....	229
	• L'ouverture de perspectives sur la Charente	229
2.8.2.	<i>Propositions d'aménagement des prairies de la Faïencerie.....</i>	<i>231</i>
2.8.2.1.	Agrandissement des jardins familiaux	231

2.8.2.2.	Création de pâturages.....	232
2.8.2.3.	Création d'un espace de pique-nique et de détente	233
2.8.2.4.	Le quai de la navette fluviale	234
2.8.2.5.	La piscine naturelle	235
3.	SYNTHESE DES PROPOSITIONS ET MISE EN COHERENCE DES DIFFERENTS SITES	238
3.1.	RECAPITULATION DES PROPOSITIONS DES DIFFERENTS SITES DE L'ETUDE.....	238
	• Réhabiliter l'ancien chemin de halage	239
	• Ouvrir des perspectives sur le fleuve	239
	• Accompagner le projet des chais Monnet	239
	• Valoriser le bâti remarquable	240
	• Dynamiser le site.....	240
	• Valoriser et utiliser le quai en pierres	240
	• Diminuer la place de la voiture, sécuriser les.....	241
	modes de transport doux et rendre les quais accessibles à tous	241
	• Favoriser le tourisme et dynamiser le port	241
	• Ouvrir des perspectives sur le fleuve	241
	• Développer les modes de déplacement doux.....	242
	• Réaménager le parking Augier	242
	• Réaménager le square du moulin	243
	• Réhabiliter le square de la place du Lavoir	243
	• Déplacer les places de stationnement pour les camping-cars	245
	• Valoriser le patrimoine bâti et naturel pour favoriser le tourisme	245
	• Préserver les espaces naturels.....	246
	• Ouvrir des perspectives sur la Charente	246
3.2.	MISE EN COHERENCE DES DIFFERENTS SITES DE L'ETUDE.....	247
3.2.1.	REHABILITATION ET MISE EN VALEUR DE L'ANCIEN CHEMIN DE HALAGE	247
3.2.2.	MISE EN PLACE D'UNE SIGNALÉTIQUE UNIFORME ET COHERENTE SUR L'ENSEMBLE DES SECTEURS TOURISTIQUES	251
3.2.3.	CREATION DE LIAISONS ENTRE LES DIFFERENTS SITES.....	253
3.2.3.1.	<i>Création de passerelles.....</i>	253
3.2.3.2.	<i>Mise en place de navettes</i>	253
3.2.3.2.1.	Mise en place d'un minibus électrique	253
3.2.3.2.2.	Mise en place d'une navette fluviale	255

3.3. LES DIFFERENTS PHASES DE REALISATION DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE.....	257
ANNEXES	267
ANNEXE N°1 : CHIFFRES DE FREQUENTATION TOURISTIQUE DE LA VILLE DE COGNAC	267
ANNEXE N°2 : CIRCUITS PEDESTRES TOURISTIQUES DE L’OFFICE DE TOURISME DE COGNAC	270
ANNEXE N°3 : CIRCUIT DU PETIT TRAIN TOURISTIQUE DE COGNAC	279
ANNEXE N°4 : TABLEAUX RECAPITULATIFS DES COMPTAGES REALISES SUR LES PARKINGS DE LA ZONE D’ETUDE.....	280
ANNEXE N°5 : COUPES REALISEES SUR LES QUAIS ET MESURES RELEVEES	282
ANNEXE N°6 : PLAN DES RESEAUX D’ASSAINISSEMENT ET D’ADDUCTION D’EAU POTABLE, CENTRES SUR LES QUAIS DE COGNAC.....	291
ANNEXE N°7 : AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE LA CONSTRUCTION DE PASSERELLES SUR LA CHARENTE	293
ANNEXE N°8 : CALCUL DU TIRANT D’AIR ET DE LA RAMPE D’ACCES HANDICAPE POUR LA REALISATION D’UNE PASSERELLE FACE A LA PORTE SAINT-JACQUES	295
ANNEXE N°9 : PROPOSITION DE PLANNING DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE COGNAC SUR LA VALORISATION TOURISTIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE LA CHARENTE	296
BIBLIOGRAPHIE	301
TABLE DES MATIERES	303
TABLES DES ILLUSTRATIONS	313
LISTE DES SIGLES.....	324

Tables des illustrations

Index des figures

Figure 1 : Situation de Cognac en France, en Poitou-Charentes et en Charente	9
Figure 2 : La Communauté de Communes de Cognac	10
Figure 3 : Vue aérienne de Cognac.....	11
Figure 4 : Infrastructures routières autour de Cognac	12
Figure 5 : Desserte de Cognac par le réseau TER	12
Figure 6 : Principaux ports et voies navigables à la fin du XIXe siècle	16
Figure 7 : Evolution de l'urbanisation de Cognac	18
Figure 8 : Morphologie urbaine du vieux Cognac	19
Figure 9 : Morphologie urbaine du faubourg Saint-Martin	19
Figure 10 : Localisation des maisons de cognac à la fin du XIXème siècle dans la ville	20
Figure 11 : Lieux d'intérêt touristique de Cognac, en dehors des maisons de négoce	21
Figure 12 : Les quatre itinéraires touristiques des étapes du Cognac	23
Figure 13 : Localisation de la zone d'étude.....	26
Figure 14 : Périmètre de l'étude	27
Figure 15 : Les zones naturelles	28
Figure 16 : Les propriétaires fonciers	29
Figure 17 : Zonage du Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation	32
Figure 18 : Localisation des monuments historiques et périmètres de protection de 500 m	34
Figure 19 : Périmètres préventifs d'archéologie sur la commune de Cognac	36
Figure 20 : Les données environnementales.....	39
Figure 21 : Les différents sites à étudier en bord de Charente.....	43
Figure 22 : Accès piétons au centre ancien de Cognac depuis les quais	44
Figure 23 : Les sites industriels importants du périmètre d'étude.....	47
Figure 24 : Représentation des zones où les perspectives sur la Charente sont obstruées	48

Figure 25 : Parkings concernés par des comptages réguliers	49
Figure 26 : Emprise du bâti sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin.....	58
Figure 27 : Les propriétaires fonciers sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	59
Figure 28 : Le zonage du POS sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	59
Figure 29 : Le zonage du PPRI sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	60
Figure 30 : Le zonage de la ZPPAUP sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin	60
Figure 31: Les chais entourant l'îlot de la rue basse Saint-Martin.....	63
Figure 32 : Localisation des chais Monnet	65
Figure 33 : Plan des chais Monnet.....	66
Figure 34 : Localisation de la parcelle retenue pour la création d'un parking naturel	68
Figure 35 : Etat actuel de l'importance des flux de circulation autour de l'îlot de la rue basse Saint-Martin	72
Figure 36 : Proposition de la nouvelle voirie et du changement des sens de circulation	74
Figure 37 : Coupes des voiries réaménagées	75
Figure 38 : Schéma du positionnement des parkings, du pôle de musiques actuelles et de la parcelle pour le complexe des chais Monnet..	78
Figure 39 : Positionnement des zones paysagères aménagées sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin.....	83
Figure 40 : Carte de l'ensemble des projets sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin par rapport à la zone rouge du PPRI.....	84
Figure 41 : Emprise du bâti sur le site des anciens abattoirs	86
Figure 42 : Les propriétaires fonciers sur le site des anciens abattoirs.....	87
Figure 43 : Le zonage du POS sur le site des anciens abattoirs.....	87
Figure 44 : Le zonage du PPRI sur le site des anciens abattoirs	88
Figure 45 : Le zonage de la ZPPAUP sur le site des anciens abattoirs	88
Figure 46 : Propostion d'aménagement de l'îlot des anciens abattoirs.....	105
Figure 47 : Emprises du bâti sur les quais de la Charente	108
Figure 48 : Les propriétaires fonciers sur les quais de la Charente	109
Figure 49 : Le zonage du POS sur les quais de la Charente	109
Figure 50 : Le zonage du PPRI sur les quais de la Charente	110
Figure 51 : Le zonage de la ZPPAUP sur les quais	110
Figure 52 : Les cônes de vue sur la Charente	111

Figure 53: Profil de voirie actuel sur les quais	112
Figure 54 : Profil de voirie n°1 - Avec stationnement et avec encorbellement	126
Figure 55 : Profil de voirie n°2 - Sans stationnement et avec encorbellement	126
Figure 56 : Profil de voirie n°3 - Avec stationnement et sans encorbellement	126
Figure 57 : Profil de voirie n°4 - Sans stationnement et sans encorbellement	126
Figure 58 : Profil de voirie n°1 - Avec stationnement et avec encorbellement	128
Figure 59 : Plan masse de l'aménagement des quais de la Charente	129
Figure 60 : Principe actuel de récupération des eaux de pluies	130
Figure 61 : Futur principe de récupération des eaux de pluies	131
Figure 62 : Proposition d'aménagement des quais devant le château de Cognac	137
Figure 63 : Création d'un giratoire sur le boulevard Denfert Rochereau	140
Figure 64 : Proposition d'aménagement de déposes minute pour les visiteurs d'Otard	142
Figure 65 : Proposition d'aménagement des quais devant la place de la Salle Verte	144
Figure 66 : Ouverture de perspectives sur le fleuve depuis la place de la Salle Verte	145
Figure 67 : Exemple de pontons en bois en projet à Besançon (25).....	146
Figure 68 : Proposition d'aménagement des quais devant le musée de Hennessy.....	147
Figure 69 : Proposition d'aménagement d'une place autour du trou Charlotte	149
Figure 70 : Localisation de la place du canton de la Fontaine.....	150
Figure 71 : Proposition de revêtements pour la promenade piétonne.....	152
Figure 72 : Coupe transversale actuelle des quais de la Charente	154
Figure 73 : Création de fosses pour planter les arbres	155
Figure 74 : Plantation de platanes à côté du port	156
Figure 75 : Installation de jardinières-bancs face aux tours Saint-Jacques et au château de Cognac.....	159
Figure 76 : Emprise du bâti sur l'îlot de la Salle Verte	164
Figure 77 : Les propriétaires fonciers de l'îlot de la Salle Verte.....	165
Figure 78 : Le zonage du POS sur l'îlot de la Salle Verte	165
Figure 79 : Le zonage du PPRI sur l'îlot de la Salle Verte	166
Figure 80 : Le zonage de la ZPPAUP sur l'îlot de la Salle Verte	166

Figure 81: Proposition d'aménagement de l'îlot de la Salle Verte	174
Figure 82 : Emprise du bâti sur le site des moulins	176
Figure 83 : Carte du foncier sur le site des moulins	177
Figure 84 : Zonage du POS sur le site des moulins	178
Figure 85 : Zonage du PPRI sur le site des moulins	178
Figure 86 : Zonage de la ZPPAUP sur le site des moulins	179
Figure 87 : Zonage de la ZNIEFF de type 2 sur le site des moulins.....	179
Figure 88 : Un exemple de table de lecture du paysage	189
Figure 89 : Proposition d'aménagement de la place Lavoir	191
Figure 90 : Positionnement des passerelles et du bac	195
Figure 91 : Emprise du bâti sur le site Valadié	198
Figure 92 : Les acteurs fonciers du site Valadié	199
Figure 93 : Le zonage du POS sur le site Valadié	199
Figure 94 : Le zonage du PPRI sur le site Valadié	200
Figure 95 : Le zonage de la ZPPAUP et de la ZNIEFF de type 2 sur le site Valadié	200
Figure 96: Propositions d'aménagement du site Valadié	207
Figure 97: Propositions d'aménagement de la rue Roger Favre	208
Figure 98 : Emprises du bâti sur les places de la Levade et du Solençon	210
Figure 99 : Les propriétaires fonciers des places de la Levade et du Solençon.....	211
Figure 100 : Le zonage du POS sur les places de la Levade et du Solençon	211
Figure 101 : Le zonage du PPRI sur les places de la Levade et du Solençon	212
Figure 102 : Le zonage de la ZPPAUP et de la ZNIEFF de type 2 sur les places de la Levade et du Solençon	212
Figure 103: Proposition d'aménagement des places du Solençon et de la Levade	220
Figure 104 : Emprise du bâti sur les prairies de la Faïencerie	222
Figure 105 : Les propriétaires fonciers sur les prairies de la Faïencerie	223
Figure 106 : Le zonage du POS sur les prairies de la Faïencerie	224
Figure 107 : Le zonage du PPRI sur les prairies de la Faïencerie	224
Figure 108 : Le zonage de la ZPPAUP sur les prairies de la Faïencerie	225

Figure 109 : Le zonage de la ZNIEFF de type 2 sur les prairies de la Faïencerie	225
Figure 110 : Proposition d'aménagement des prairies de la Faïencerie	237
Figure 111 : Les aménagements de l'ancien chemin de halage	250
Figure 112 : Proposition d'aménagements complémentaires sur l'ensemble de nos sites d'étude	256
Figure 113 : Fréquentation de l'Office de Tourisme de Cognac mois par mois de 2000 à 2009	267
Figure 114 : Fréquentation de l'Office de Tourisme de Cognac en 2007	268
Figure 115 : Fréquentation de l'Office de Tourisme de Cognac en 2008	269
Figure 116 : Localisation des mesures réalisées sur les quais de la Charente	282
Figure 117 : Etat actuel des quais, entre le pont Saint-Jacques et le port (1 ^{ère} partie)	283
Figure 118 : Etat actuel des quais, entre le pont Saint-Jacques et le port (2 ^{ème} partie).....	284
Figure 119 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°1 avec stationnement et avec encorbellement (1 ^{ère} partie).....	285
Figure 120 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°1 avec stationnement et avec encorbellement (2 ^{ème} partie)	286
Figure 121 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°2 sans stationnement et avec encorbellement (en rouge, les coupes qui changent par rapport à la solution n°1)	287
Figure 122 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°3 avec stationnement et sans encorbellement (1 ^{ère} partie).....	288
Figure 123 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°3 avec stationnement et sans encorbellement (2 ^{ème} partie)	289
Figure 124 : Coupes de voirie dans le cas de la solution n°4 sans stationnement et sans encorbellement (en rouge, les coupes qui changent par rapport à la solution n°3)	290
Figure 125 : Réseau d'assainissement sur les quais de la Charente	291
Figure 126 : Réseau d'adduction d'eau potable sur les quais de la Charente	292
Figure 127 : Les communes et les sites concernés par l'étude de la Communauté de Communes.....	296
Figure 128 : Représentation cartographique du planning de la Communauté de Communes.....	300

Index des photographies

Photographie 1 : Une gabare amarrée le long du quai des Flamands à Cognac	13
Photographie 2 : Le château des Valois	14
Photographie 3 : Les tours Saint-Jacques	15
Photographie 4 : La Dame Jeanne amarrée sur le quai de la Salle Verte	22
Photographie 5 : La parcelle Onyx au début des travaux de dépollution	61
Photographie 6 : La parcelle Onyx avant les travaux de dépollution	61
Photographie 7 : Le trottoir de la rue basse Saint-Martin n'est délimité que par un caniveau	62
Photographie 8 : Trottoirs étroits dans la rue basse Saint-Martin.....	62
Photographie 9 : Un exemple de chai :	62
Photographie 10 : L'ancien chemin de halage, le long de l'îlot de la rue basse Saint-Martin.....	64
Photographie 11 : Les arbres obstruent la vue, photographie prise du pont de Crouin	64
Photographie 12 : Une friche industrielle	64
Photographie 13 : Une friche naturelle	64
photographie 14 : Vue aérienne des chais Monnet	66
Photographie 15 : La façade des chais Monnet rue basse Saint-Martin	67
Photographie 16 : Revêtement engazonné dans des alvéoles et agrandissement des alvéoles	79
Photographie 17 : Scène des anciens abattoirs	80
Photographie 18 : Zone naturelle privée non praticable	81
Photographie 19 : Aire de repos à Jonzac (17)	82
Photographie 20 : Aire de jeux à Jonzac (17)	82
Photographie 21 : Parcours de santé du jardin de la Clouère à Usson-du-Poitou (86).....	82
Photographie 22 : Bâtiments des anciens abattoirs.....	89
Photographie 23 : Charpente des anciens abattoirs.....	89
Photographie 24 : Scène des anciens abattoirs	89
Photographie 25 : Cuisine du bâtiment central	90
Photographie 26 : Barbecue extérieur.....	90

Photographie 27 : Parking des anciens abattoirs	90
Photographie 28 : Mur de protection à l'arrière des anciens abattoirs	90
Photographie 29 : Ancien chemin de halage à l'arrière des anciens abattoirs	90
Photographie 30 : Anciens chais Fussigny à côté des anciens abattoirs.....	91
Photographie 31 : Quai à l'arrière des anciens abattoirs	92
Photographie 32 : Borne d'eau potable pour l'approvisionnement des pénichettes	92
Photographie 33 : Intérieur des anciens abattoirs	96
Photographie 34 : Le mur à l'arrière des abattoirs	97
Photographie 35 : Un exemple de dispositif possible.....	97
Photographie 36 : L'ancienne maison du gardien	98
Photographie 37 : Le bâtiment choisi, vu de la rue des Gabariers.....	99
Photographie 38 : Un exemple de cyclotourisme en France.....	100
Photographie 39 : Un anneau d'amarrage caché par la végétation	101
Photographie 40 : Un quai en pierres.....	101
Photographie 41 : Equipement de fixation du ponton	102
Photographie 42 : Le mur côté rue.....	103
Photographie 43 : Le mur coté chemin de halage.....	103
Photographie 44 : Exemple de Marquage au sol	104
Photographie 45 : Plot réfléchissant	104
Photographie 46: Stationnements et jardinières cachant les perspectives sur le fleuve	112
Photographie 47: Large voirie bordée de stationnements.....	113
Photographie 48: Motos stationnées sur un emplacement réservé aux voitures.....	114
Photographie 49: Car de tourisme stationné	114
Photographie 50: Rupture de la promenade piétonne avant le pont Saint-Jacques	115
Photographie 51: Rétrécissement de la promenade piétonne sous le pont Saint-Jacques	115
Photographie 52: Promenade piétonne le long	115
Photographie 53: Absence de trottoir pour les piétons devant les tours Saint-Jacques	116
Photographie 54: Carrefour de taille importante devant le château de Cognac sans passage piéton	116

Photographie 55: Promenade piétonne sans ombre un jour ensoleillé	117
Photographie 56: Revêtements des trottoirs (enrobé ou pavé) non adaptés aux personnes à mobilité réduite	117
Photographie 57: Rampe d'accès à Hennessy pour les personnes à mobilité réduite	118
Photographie 58: La voirie sous le pont Saint-Jacques: un passage dangereux	118
Photographie 59 : Les toilettes publiques du square Henri Mesnard	119
Photographie 60 : La porte Saint-Jacques.....	119
Photographie 61 : Le Trou Charlotte	119
Photographie 62 : La signalétique présente sur les quais	120
Photographie 63: Signalétique du chemin de halage	120
Photographie 64 : Embarcadère et billetterie de la gabare	121
Photographie 65 : Système d'aco-drain actuellement en place sur les quais	130
Photographie 66 : Exemple de rampe d'accès handicapé à un monument historique de La Rochelle (17).....	134
Photographie 67 : Installation de dalles podotactiles au niveau des passages piétons	135
Photographie 68 : Exemple de rond-point franchissable à Angoulême (16).....	138
Photographie 69 : Trottoir bordant le parking de la Salle Verte réalisé en béton lavé.....	151
Photographie 70 : Exemple de pavés vieilliss	151
Photographie 71 : Exemple de dallage.....	151
Photographie 72 : Revêtements des passages piétons et des stationnements en face du port	153
Photographie 73 : Exemple de balustrade à Monaco.....	157
Photographie 74 : Exemple de balustrade à Bordeaux (33).....	157
Photographie 75: Exemple de balustrade à Fouras (17)	157
Photographie 76 : Exemple de bancs en pierre et/ou en bois	158
Photographie 77 : Exemple de spot encastrable	158
Photographie 78 : Exemple de jardinières-bancs.....	159
Photographie 79 : Exemple de toilettes publiques.....	160
Photographie 80 : Panneau d'informations à destination des touristes arrivant par voie fluviale à Saintes (17)	161
Photographie 81: Aménagement paysager du parking Augier	168
Photographie 82: Sortie du parking de la Salle Verte vers l'Espace Découverte	169

Photographie 83: Mur d'enceinte du parking de la Salle Verte	169
Photographie 84 : L'ancien moulin	180
Photographie 85 : Les pompes de l'ancien moulin	180
Photographie 86 : Façade arrière qui menace de s'effondrer sur le square	181
Photographie 87 : Le square à l'arrière de l'ancien moulin	181
Photographie 88 : Vues sur la Charente depuis le square de l'ancien moulin	182
Photographie 89 : Le square de la place du Lavoir.....	182
Photographie 90 : Espace laissé à l'abandon sous le pont Saint-Jacques	183
Photographie 91 : Le cadran solaire sur la plateforme au dessus du square.....	183
Photographie 92 : L'écluse de Cognac	184
Photographie 93 : La presqu'île des Moulins	184
Photographie 94 : Garde-corps détériorés	184
Photographie 95 : L'île des Poulis, un espace de détente.....	184
Photographie 96 : Le square du moulin vu du pont Saint-Jacques	189
Photographie 97 : Le banc circulaire dans le square du moulin	189
Photographie 98 : La Maison Blanche, zone privée de la presqu'île des Moulins	192
Photographie 99 : La presqu'île des Moulins	193
Photographie 100 : Présence d'une cabane rose saumon sur la presqu'île	193
Photographie 101 : Des barrières détériorées sur la presqu'île	193
Photographie 102 : Quai d'accostage des pénichettes aux abords de l'écluse de Cognac.....	194
Photographie 103 : Aménagement du bord de l'île du Poulis.....	196
Photographie 104 : Exemple de panneau informatif sur la faune et la flore au lac de Kruth-Wildenstein (68).....	196
Photographie 105 : Vue sur la Charente depuis le site Valadié obstruée par un mur recouvert d'une végétation abondante	201
Photographie 106 : Anciennes pompes à essence du site Valadié.....	202
Photographie 107 : Intérieur d'un bâtiment du site Valadié présentant une charpente en bois datant de la construction au milieu du XX ^{ème} siècle	202
Photographie 108: Exemples de passerelles à Saintes (17)	206
Photographie 109: Façade des bâtiments place du Solençon	213

Photographie 110: Stationnements sur la place du Solençon	214
Photographie 111: Berges de la Charente le long des places de la Levade et du Solençon	215
Photographie 112 : Différence de niveau entre les prairies et l'espace 3000, en aval du fleuve	226
Photographie 113 : Une passerelle fermée par un portail.....	227
Photographie 114 : l'accès aux prairies est limité aux véhicules de moins de 2,10 m.....	227
Photographie 115 : L'impasse Saint-Fiacre	227
Photographie 116 : Un exemple de banc sur l'ancien chemin de halage	227
Photographie 117 : Végétation dense sur les berges, photographie prise du pont de Crouin.....	228
Photographie 118 : Végétaux obstruant la vue	228
Photographie 119 : Un exemple de vue dégagée sur la Charente.....	228
Photographie 120 : Les jardins familiaux de Saint-Fiacre.....	231
Photographie 121 : La vache maraichine.....	232
Photographie 122 : Un exemple d'aire de pique-nique	233
Photographie 123 : Le lieu qui accueillera le quai de la navette fluviale	234
Photographie 124 : La vue sur les anciens abattoirs	234
Photographie 125 : Un exemple de piscine naturelle	235
Photographie 126 : La piscine publique de Combloux(74)	236
Photographie 127 : Exemple de bac électrique dans le Marais Poitevin	248
Photographie 128 : Le bac du sauvage en Camargue (13).....	248
Photographie 129 : Signalétique indiquant le cheminement en bord de Charente, à la base plein-air.....	249
Photographie 130 : Panneau d'indication de la promenade en bord de Charente, à la base plein-air.....	249
Photographie 131 : Panneaux d'informations touristiques à La Rochelle (17)	251
Photographie 132 : Panneaux d'indications touristiques à Saintes (17).....	252
Photographie 133 : Exemples de pancartes	252
Photographie 134: Exemple d'un minibus électrique à Bordeaux (33)	254
Photographie 135: Emplacement proposé pour l'arrêt de la navette place Edouard Martell.....	254
Photographie 136: Exemple de la navette fluviale électrique de La Rochelle (17).....	255

Index des tableaux

Tableau 1 : Les plus importantes sociétés localisées sur la ville de Cognac et leurs effectifs en 2006	24
Tableau 2 : Evolution du nombre de visiteurs des maisons de négoce entre 2001 et 2005	25
Tableau 3 : Synthèse du diagnostic sur l'îlot de la rue basse Saint-Martin.....	71
Tableau 4 : Synthèse du diagnostic sur le site des anciens abattoirs	95
Tableau 5 : Synthèse du diagnostic sur les quais	124
Tableau 6 : Nombre de stationnements sur les quais avant et après le réaménagement.....	133
Tableau 7 : Synthèse du diagnostic de l'îlot de la Salle Verte	171
Tableau 8 : Nombre de stationnements sur le parking de la Salle Verte avant et après le réaménagement.....	172
Tableau 9 : Nombre de stationnements sur le parking Augier avant et après le réaménagement	172
Tableau 10 : Synthèse du diagnostic de la place du Lavoir	186
Tableau 11 : Synthèse du diagnostic de la presqu'île des Moulins	187
Tableau 12 : Synthèse du diagnostic du site Valadié.....	204
Tableau 13 : Synthèse du diagnostic sur les places de la Levade et du Solençon	217
Tableau 14 : Nombre de stationnements sur les places du Solençon et de la Levade avant et après le réaménagement.....	219
Tableau 15 : Synthèse du diagnostic sur les prairies de la Faïencerie	230
Tableau 16 : Priorités et difficultés des actions à mettre en œuvre	259
Tableau 17 : Les différentes actions du plan de référence classées par thèmes avec leur maître d'ouvrage	264
Tableau 18 : Comptabilisation du nombre de places sur chacun des parkings étudiés	280
Tableau 19 : Moyennes et maxima obtenus sur chacun des parkings étudiés	281
Tableau 20 : Avantages et inconvénients de la passerelle Saint Fiacre	293
Tableau 21 : Avantages et inconvénients de la passerelle Saint-Jacques	293
Tableau 22 : Avantages et inconvénients de la passerelle Valadié.....	294
Tableau 23 : Avantages et inconvénients de la passerelle de l'écluse	294
Tableau 24 : Tirants d'air des ponts sur la Charente (juin 2008)	295

Liste des sigles

ABF : Architecte des Bâtiments de France

CdC : Communauté de Communes

DRIRE : Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

PLH : Plan Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMA : Pôle des Musiques Actuelles

PMR : Personne à Mobilité Réduite

POS : Plan d'Occupation des Sols

PPRI : Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SGdA : Schéma Global d'Aménagement

SIEAAC : Syndicat Intercommunal pour l'Eau et l'Assainissement de la région de Cognac

SIC : Site d'Importance Communautaire

TER : Transport Express Régional

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

ZPS : Zone de Protection Spéciale

ZSC : Zone Spéciale de Conservation