

La division-construction : un potentiel de densification à encadrer

Port-Saint-Père, illustration d'un processus d'urbanisation incontrôlé

Phase Diagnostic _ 31/01/2014



Comoy Coralie _ Fouché Olivier _ Freslier Pierre _ Guéinichault Adrian

Master 2 Villes & Territoires - Année 2013-2014

Atelier de projet DDTM Loire Atlantique / Port Saint-Père

Professeurs : M. Kermarrec _ Mme Oliveto _ M. Pottier



Au terme de la phase 1 du travail d'atelier, il nous semble indispensable de remercier toutes les personnes que nous avons rencontré durant cette période de recherches.

Nous tenons à remercier tout particulièrement notre commanditaire, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique et plus particulièrement nos encadrants au sein de cet organisme, monsieur Xavier Milaret et madame Séverine Gagnol pour leurs conseils et pour nous avoir guidé tout au long de nos recherches. Un grand merci à madame Joëlle Jacq pour nous avoir permis de récupérer les données géomatiques dont nous avons tant besoin. Nous remercions également mesdames Nadia Dik, Karine Relle et messieurs Matthieu Riou et Lambert Gilbert pour leur écoute et les pistes de réflexion proposées.

D'autre part, nous remercions la municipalité de Port-Saint-Père et en premier lieu monsieur le Maire François Forest, madame Martine Houdayer et l'ensemble de la commission urbanisme, ainsi que mesdames Marie-Annick Mabileau et Danielle Arnaudeau pour leur disponibilité, leur aide et leur bienveillance envers nous.

Nous remercions aussi nos professeurs encadrants pour leurs conseils pertinents et pour leurs apports dans notre réflexion ; madame Nancy Oliveto et messieurs Patrick Kermarrec et Patrick Pottier.

Nous tenons à formuler un grand merci à tous les habitants de Port-Saint-Père que nous avons enquêté pour leur accueil, les informations qu'ils nous ont fournies et l'intérêt qu'ils ont porté à notre travail.

La réalisation de ce travail nous a amené à entrer en contact avec de nombreux professionnels :

- Madame Stéphanie Prieur et messieurs François-Xavier Drogou et Jacques Bureau pour leurs réponses à nos enquêtes sur la question de l'immobilier et du foncier.
- Messieurs Arnaud Robert et Jean-Pascal Hebrard et madame Sophie Calmes de l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise pour l'intérêt porté à notre travail et leur contribution à notre avancement.
- Madame Barbara Roiseau et messieurs Arnaud Jumeline et Olivier Bourmaud de la Communauté de Communes Cœur Pays de Retz pour les données qu'ils nous ont fournies.
- Mesdames Emmanuelle Quiniou, Isabelle Leulier-Ledoux et Nathalie Montot de l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine pour leurs conseils avisés.
- Monsieur Tristan Moivoisin, ancien étudiant de Master 2 Villes et Territoires qui nous a consacré de son temps pour échanger au sujet de son mémoire sur la question de la division-construction et du BIMBY.

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 9 |
| A. Le contexte de l'étude | 10 |
| B. La problématique | 15 |
| C. La commande | 15 |
| D. La méthodologie | 17 |
| E. Le plan | 18 |
| F. Les limites | 18 |
| | |
| I. Une commune attractive au potentiel d'extension urbaine limitée | 19 |
| A. L'évolution de la structure de la population et de l'urbanisation | 20 |
| B. La diversité paysagère entre élément attractif et élément limitant l'urbanisation | 23 |
| C. Omniprésence de la voiture : force et faiblesse | 31 |
| D. La capacité des services, des commerces de proximité et des équipements à répondre aux besoins de la population | 36 |
| | |
| II. La dérive d'un urbanisme non contrôlé d'initiative individuelle | 41 |
| A. Quelles évolutions urbaines et la place pour la division-construction ? | 42 |
| B. Les questions soulevées par la division construction | 59 |
| C. Les enjeux supra-communaux : des exigences pouvant encourager indirectement la division parcellaire | 71 |

| | |
|--|------------|
| D. L'encadrement réglementaire des divisions parcellaires : un PLU présentant des carences en la matière | 76 |
| III. La division construction : Quel potentiel de développement urbain ? | 81 |
| A. Les réflexions engagées sur le processus de division construction | 82 |
| B. Division construction : Identification du potentiel foncier de Port-Saint-Père | 87 |
| Conclusion | 101 |
| Bibliographie | 104 |
| Tables des Matières | 108 |
| Tables des illustrations | 112 |
| Annexes | 115 |

Introduction

«Puisque la périurbansation est pour beaucoup, en France, un phénomène non seulement nuisible (ce qui obligerait à le maîtriser), mais en somme immoral (dont il vaudrait mieux ne pas parler), il s'ensuit que peu d'efforts sont tentés pour l'observer, l'analyser, l'organiser, ni même la combattre.»

C'est ainsi que Jean Michel Roux évoque la situation quant à la périurbanisation en 2006, regrettant l'absence d'études et d'actions dans ce domaine. En sera-t'il de même pour la division parcellaire ?

Notre travail s'intègre au sein d'un atelier de professionnalisation. Cet atelier en partenariat avec un acteur de l'urbanisme a pour objectif de rassembler des étudiants issus de différentes formations : architecture, droit et géographie, pour les faire réfléchir sur une question d'actualité relevant de l'aménagement du territoire. Cette année, 6 thématiques nous étaient proposées abordant les différentes facettes de l'urbanisme. Pour notre part nous avons fait le choix de l'atelier proposé par la DDTM afin d'aborder la question de la division parcellaire et de la densification pavillonnaire.

L'intérêt de la DDTM pour cette problématique s'inclut dans un contexte de réflexion plus large issu du programme de recherches BIMBY et de la rencontre en 2012 sur le sujet « La mutation du pavillonnaire au prisme de la division parcellaire ». Le travail suivant correspond à la partie diagnostic précédent la phase projet.

A. Contexte de l'étude

1. De l'apparition de la périurbanisation à la prise de conscience

La périurbanisation est un phénomène apparu dans les années 70, à la suite de divers facteurs. Le premier d'entre eux, toujours d'actualité, est la volonté d'acquérir une maison individuelle de la part d'une majorité de Français. Effectivement, en premier lieu, l'objectif de devenir propriétaire d'une maison individuelle est un rêve commun à une partie des Français. Ainsi, selon un sondage Ipsos/Le Moniteur de 2010, 86% des Français souhaitent devenir propriétaires d'une maison neuve, de préférence loin des grandes villes¹. Les principales raisons à cela sont la représentation qu'ont les Français vis-à-vis de la maison individuelle, synonyme de « qualité de vie, d'espace, de convivialité »². Outre l'accession possible à un espace spacieux comprenant un jardin, la maison attire de même pour une raison bien plus pragmatique : son accessibilité économique. En France, le coût moyen d'une maison est de 140 000 € hors prix du foncier, qui peut varier rapidement d'un endroit à l'autre. Le phénomène de périurbanisation découle en partie de cette aspiration au logement individuel et se traduit souvent par la construction de pavillons. La qualité de vie recherchée sous-entend des espaces de nature à proximité, et des paysages qui rappellent la campagne, laquelle est aussi synonyme de tranquillité et de liberté individuelle.

Néanmoins, la périurbanisation s'appuie sur des facteurs répulsifs de l'urbain, qui entraînent un délaissement des grandes villes pour des espaces périphériques pour une partie de la population. Ainsi, les coûts élevés du foncier et de l'immobilier dans les grandes villes surtout ne

permettent pas à tous les ménages de réaliser leur projet d'accession à la propriété. Etant donné qu'une partie de la population recherche des éléments de centralité et d'urbanité, un véritable jeu d'enchères se met donc en place dans les centres urbains où l'offre est inférieure à la demande. Cela va être à l'origine de l'augmentation du prix du foncier et de l'immobilier et par conséquent d'un phénomène de relégation des populations plus modestes dans les zones périphériques. D'autres raisons entrent en jeu, comme le refus des autres, du mélange social et le sentiment d'insécurité qui l'accompagne, ou encore la pollution sonore, par exemple. Le principal sacrifice opéré par les périurbains se trouve dans l'usage quasi quotidien de la voiture, notamment chez les actifs qui sont majoritairement acteurs du phénomène de migrations pendulaires, c'est-à-dire de déplacements journaliers de la résidence au pôle d'emploi, exigeant d'ajuster le budget du ménage au prix du transport. L'usage de l'automobile qui s'est surtout répandu à partir des années 70 constitue un facteur permissif du phénomène de périurbanisation.

Si la périurbanisation peut dans une certaine mesure apparaître comme l'avènement et la pleine réalisation du désir individuel, elle semble peu enclin à se plier aux exigences du collectif et au vivre ensemble. Mais face à l'étalement urbain engendré par la résidentialisation pavillonnaire, et à l'émiettement des espaces naturels et agricoles ainsi induit, les politiques publiques affichent pour objectif de densifier. Il existe donc une contradiction entre le rêve de nombreux Français et les préoccupations écologiques et environnementales actuelles.

L'augmentation des prix du carburant, l'amplification des effets du dérèglement climatique et la diminution importante des terres naturelles et agricoles ont fait prendre conscience à la population et aux politiques

¹ <http://www.lemoniteur.fr/145-logement/article/actualite/774060-sondage-exclusif-ipsos-le-moniteur-les-francais-revent-d-un-ecologis>

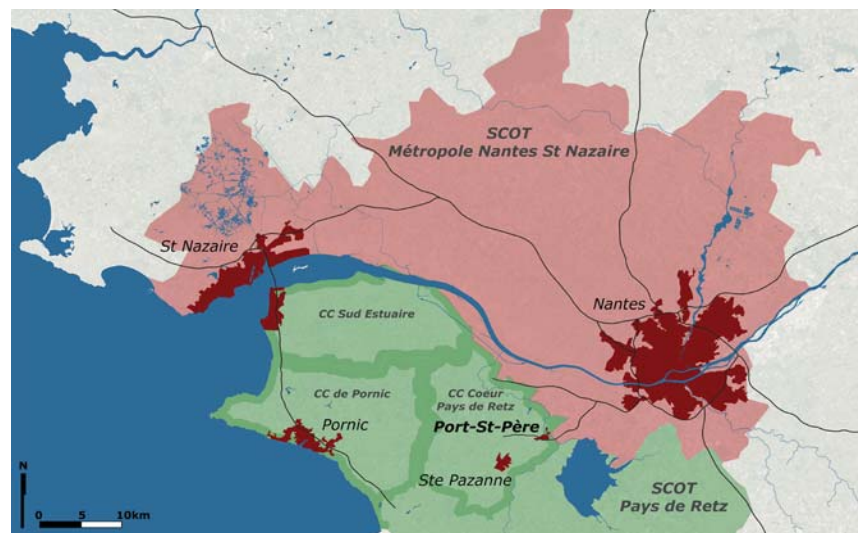
² Sondage Credoc 2004

l'urgence à agir.

Les travaux du Grenelle de l'Environnement ont permis de démontrer que de 1992 à 2004, à l'échelle nationale, 60 000 hectares furent nouvellement urbanisés chaque année³. De 2006 à 2010, ce sont 78 700 ha qui ont été artificialisés chaque année⁴.

Face à ce phénomène, les lois récentes traduisent la préoccupation grandissante de préservation des espaces naturels. La loi Solidarité et renouvellement urbain de 2000, les lois Grenelle de 2009 et de 2010, visent clairement la densification des espaces bâtis déjà existants, et l'intégration dans les documents d'urbanisme de ces exigences (PADD, objectifs de densité minimale fixés par les SCOT, ...). Ce mouvement traduit une prise de conscience au niveau national de ces nouvelles problématiques.

L'enjeu est tel qu'un observatoire sur la



Carte n°1 : Port-Saint-Père, commune à la périphérie de Nantes (réal. groupe Atelier)

consommation des terres agricoles a été créé, en avril 2013. Prévu par la loi de modernisation de l'agriculture de 2010, cet observatoire a pour mission d'évaluer avec clarté et fiabilité l'artificialisation des espaces agricoles, naturels et forestiers.

L'enjeu est important pour Port-Saint-Père : commune située à la périphérie de Nantes (**carte 1**), son attractivité ne cesse de croître. Mais les orientations nationales visant à la limitation de l'étalement urbain contraignent son développement.

2. Les différents échelons à l'œuvre sur notre terrain d'étude

En tant que commune, Port-Saint-Père est sujette à l'influence de nombreux échelons administratifs supérieurs. Chaque échelon dispose de compétences, propres ou partagées, rendues particulièrement importantes depuis la loi de décentralisation de 1982. La connaissance de ce contexte institutionnel permet de replacer la commune dans la réalité de l'organisation administrative française.

La commune de Port-Saint-Père

Port-Saint-Père, de par son statut de commune, dispose de la compétence d'urbanisme : elle bénéficie ainsi d'une certaine autonomie dans la décision et l'élaboration de ses documents réglementaires d'urbanisme, tels que le Plan local d'urbanisme (PLU) ou les Zones d'aménagement concerté (ZAC). Le maire a compétence pour délivrer les autorisations individuelles d'urbanisme, telles que les permis de construire. Cependant, il arrive parfois que la commune ne dispose pas de la compétence technique nécessaire pour délivrer toutes les demandes

³ La démarche « SCoT-Grenelle » - La maîtrise et la mesure de la consommation d'espace dans les SCoT, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, Journées d'échanges du 30 septembre 2009, p.1.

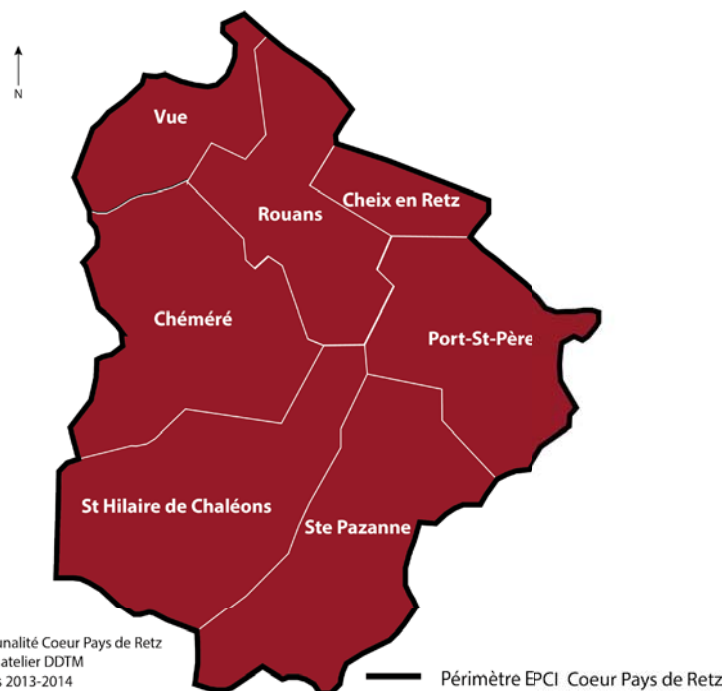
⁴ Enquête Teruti-Lucas pour le ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt, 2010.

d'autorisations, comme nous le verrons plus loin.

En plus de l'urbanisme, la commune entretient la voirie communale, et pourra créer et gérer des équipements de loisirs, culturels, sportifs...

La communauté de communes Cœur Pays de Retz

Cette communauté de communes créée en 1995 regroupe 7 communes : Port-Saint-Père, Rouans, Cheix-en-Retz, Chéméré, Saint-Hilaire-de-Chaléons et Sainte-Pazanne (**carte 2**). Elle regroupe 17 000 habitants sur 212 km². La Communauté de communes Cœur Pays de Retz dispose de compétences relatives à notre sujet d'étude. Notamment, elle crée, aménage et entretient la voirie communautaire, et élabore le Programme local de l'habitat (PLH). Elle



Carte n°2 : Les 7 communes de l'intercommunalité (réal. groupe Atelier)

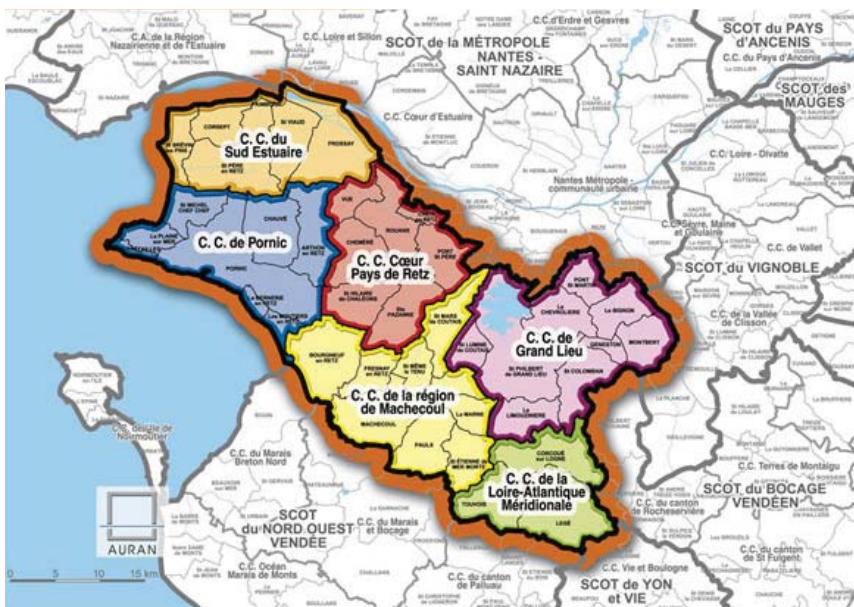
dispose aussi de compétences concernant le tri sélectif, la collecte des déchets et les transports scolaires, le développement économique, ainsi que la petite enfance.

Le Pays de Retz Atlantique

L'échelon suivant est constitué par le Pays de Retz Atlantique, lequel regroupe, en plus de Cœur Pays de Retz, deux autres communautés de communes : celle de Pornic et du Sud-Estuaire. Autrefois géré par un syndicat, le Pays de Retz fait aujourd'hui l'objet d'une fédération entre les trois intercommunalités. Le Pays de Retz ne dispose pas de compétence particulière, mais constitue un territoire cohérent sur le plan culturel et géographique, et représente ainsi un atout pour la promotion touristique du territoire.

Le SCOT du Pays de Retz

Le niveau supérieur est le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale du Pays de Retz, lequel a élaboré le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) s'appliquant à la commune. Bien que n'étant pas opposable aux administrés, le SCOT exige tout de même que le PLU lui soit compatible. Il fixera notamment des seuils de densité minimale, ou le nombre de logements à construire. Le territoire du SCOT regroupe 41 communes de 6 communautés de communes différentes, et compte au total 140 000 habitants (**carte 3**).



Carte n°3 : Le territoire du SCOT du Pays de Retz et ses 6 communautés de communes (Source : AURAN)

Département de la Loire-Atlantique

Au-dessus de ce syndicat mixte apparaît le département de la Loire-Atlantique, collectivité en charge de la solidarité sociale et territoriale. Ce domaine d'action comprendra entre autres l'aide sociale, l'éducation, ainsi que l'aménagement. Cet « aménagement » comprend les transports scolaires, des dispositifs d'aide à la construction/réhabilitation en milieu rural, et l'entretien de la voirie départementale, telle que la route départementale 751 contournant Port-Saint-Père par le sud.

La Région Pays de la Loire

La région Pays de la Loire, en ce qui nous intéresse, est compétente en matière du développement économique

(notamment via des aides aux entreprises), de protection du patrimoine et des transports régionaux, tels que le Transport express régional (TER). Notons dès à présent que Port-Saint-Père dispose d'une gare ferroviaire.

L'Etat

Enfin, l'Etat exerce son influence sur la commune de Port-Saint-Père, notamment au-travers de ses services déconcentrés, tels que la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de Loire-Atlantique, notre commanditaire. Placée sous l'autorité du préfet, cette direction demeure rattachée au gouvernement. La DDTM possède des compétences relatives à l'aménagement



— Territoire de la directive territoriale d'aménagement
— Limites départementales

Carte n°4 : Port-Saint-Père au sein de la DTA (réal. groupe Atelier)

du territoire, d'où notre commande, et cible notamment ses actions sur les problématiques du logement et du renouvellement urbain. Elle peut délivrer des permis de construire, car elle dispose de compétences techniques faisant parfois défaut aux communes. Ainsi la majorité des demandes d'autorisation adressées à la commune de Port-Saint-Père sont transmises à la DDTM de Loire-Atlantique. La compétence technique des DDTM et leur connaissance globale du territoire entraîne ainsi une aide fréquente auprès des communes.

L'influence de l'Etat va également s'exercer au travers de deux autres moyens. Le premier est relatif à l'existence d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) Estuaire de la Loire, approuvée en 2006 (**carte 4**). Port-Saint-Père se trouve dans le périmètre de cette DTA, laquelle établit notamment que les bords de l'Acheneau constituent des "espaces naturels et paysages exceptionnels protégés". Le second moyen concerne l'outil législatif, que nous aborderons plus en détail dans la partie consacrée aux enjeux supra-communaux.

3. Le contexte communal

Port-Saint-Père est considérée par l'INSEE comme une ville se situant en couronne périurbaine de Nantes, c'est à dire où « au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci. »⁵

Dans une situation de périurbanisation, Port-Saint-Père est une commune très attractive qui a vu sa population augmenter au cours des dernières années pour atteindre 2787 habitants en 2011. L'attractivité de la commune est due à la fois à son cadre environnemental

mais aussi à sa situation stratégique à mi-chemin entre le littoral atlantique et l'agglomération nantaise.

A l'échelle communale, on observe que l'extension de l'urbanisation en continuité du bourg est fortement contrainte par la géographie du site, et les documents d'urbanisme limitant l'extension des hameaux. Effectivement, observant que 163 hectares par an en moyenne sont consommés sur le Pays de Retz entre 1999 et 2009, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCOT prévoit que « les villages et hameaux [...] n'ont pas vocation à être étendus »⁶. Le développement urbain Port-Saint-Périn devrait donc à l'avenir se focaliser essentiellement dans le centre-bourg.

La commune de Port-Saint-Père a pris conscience du phénomène de division-construction il y a une dizaine d'années. C'est un phénomène spontané, qui s'opère au gré des initiatives individuelles et qui s'accroît de manière non maîtrisée par la collectivité depuis le début des années 2000. La division-construction densifie ainsi les espaces déjà urbanisés en centre-bourg ou dans les hameaux. D'une part, c'est un mode de production de logement à part entière ayant pour effet de limiter l'étalement urbain et de densifier le tissu existant. D'autre part, lorsque les municipalités n'ont pas de droit de regard, il engendre potentiellement une urbanisation désorganisée accroissant la pression sur les réseaux, sur l'environnement...ou remettant en cause la qualité de vie et les relations de voisinage, entre autres.

B. Problématique

Les municipalités sujettes à ce phénomène souhaitent pouvoir le maîtriser afin de l'intégrer dans le cadre de leur stratégie publique globale d'aménagement urbain. Cela pose l'enjeu de baser une politique publique sur des initiatives privées.

Aujourd'hui se pose donc la question d'élaborer un urbain de qualité en maîtrisant cette urbanisation spontanée en adéquation avec les enjeux de lutte contre la consommation de terres agricoles et naturelles. Si les communes cherchent à s'appuyer sur la division-construction comme une stratégie publique de développement urbain qui permet d'augmenter la population tout en économisant l'espace et les ressources naturelles, elles ne restent pas moins vigilantes sur les travers effectivement générés par la division-construction.

On s'interroge alors sur l'évolution de ce processus depuis une dizaine d'années, sur ses effets, et les modalités possibles d'amélioration de ce mode de production de logements pour les usagers et la collectivité de Port-Saint-Père, dont la politique est d'accueillir 1 000 habitants supplémentaires en quinze ans.

Toutefois, si notre terrain d'étude se cantonne à Port-Saint-Père, la problématique posée a une portée générale. En effet, elle traite de l'enjeu de maîtrise le processus de division construction, pour les communes à forte pression foncière et au tissu essentiellement pavillonnaire.

C. La commande

La commande originelle et sa reformulation

La commande d'origine avait pour objet de centrer notre étude sur l'état des lieux de la division parcellaire jusqu'à aujourd'hui et d'évaluer le potentiel foncier afin de l'optimiser au mieux dans les zones urbanisées. Cependant, nous avons pris le parti de recontextualiser cette étude à travers un diagnostic global de la commune afin de rattacher le choix de parcelles potentiellement urbanisables à des enjeux locaux.

La méthodologie d'identification des dents creuses et espaces lâches, si elle doit avoir vocation à s'appliquer sur divers territoires, doit prendre en compte un contexte local. La méthodologie comportera, comme nous le verrons plus loin, des éléments objectifs et subjectifs permettant de caractériser la pertinence de la densification de ces espaces.

Des attentes différentes résultant d'un jeu d'acteurs spécifique

En ce qui concerne la commune de Port-Saint-Père, les attentes de l'équipe municipale s'expliquent d'abord par un contexte d'urbanisation désordonnée où la municipalité ne se sent pas en mesure d'agir sur ce processus. Consciente que son développement urbain à venir passera par une densification de son centre-bourg, elle souhaite pouvoir favoriser ou interdire ce processus selon des secteurs à définir, en fonction d'enjeux tels que la qualité de vie ou la desserte en réseaux, par exemple.

En ce qui concerne la DDTM, le phénomène de division-construction représente une réelle source d'intérêt

pour elle dans sa vocation de conseil et d'assistance auprès des collectivités territoriales de Loire-Atlantique, ainsi que dans sa mission d'observation prospective du territoire. Partant d'une réflexion initiale sur le BIMBY, elle souhaite cerner les avantages et les inconvénients de la division-construction afin d'en évaluer la pertinence. La DDTM cherche à obtenir une étude qui comporte une portée d'exemplarité, afin de proposer à d'autres communes des solutions d'aménagement qui permettent de lutter contre l'étalement urbain et de densifier les espaces déjà urbanisés. Cet organisme déconcentré est donc à la recherche de solutions à proposer aux territoires qui iraient dans le sens d'une optimisation du foncier et de développement du logement interstitiel. Effectivement, la DDTM s'intéresse à la division-construction en ce qu'elle favorise la limitation de consommation des espaces agricoles et naturels, en lien avec les orientations politiques nationales. A ce propos, la loi ALUR, en cours de discussion au Parlement, envisage des mesures pour que les communes soient en capacité d'examiner le potentiel urbanisable de leur tissu urbain.

C'est ainsi que la Mission Observation, Prospective, Evaluation, Développement Durable (MOPEDD) et la référente territoriale du vignoble et Grand-Lieu ont choisi la commune de Port-Saint-Père comme terrain d'étude car ils étaient en connaissance du problème de gestion pour la commune du phénomène de division-construction.

Attentes DDTM

- Réflexion générale sur le phénomène de division parcellaire : réaliser une veille documentaire traitant de la division parcellaire en combinant plusieurs sources (travaux universitaires, documents juridiques, études...).

- Etat des lieux de la division-construction sur Port Saint Père : historique, localisation, formes, causes et conséquences de la division-construction.

- Méthodologie d'identification des dents creuses et espaces lâches : réaliser une méthodologie pouvant être appliquée à d'autres territoires.

- Proposer des projets d'urbanisation par division-construction sur des secteurs définis en lien avec les problématiques actuelles et la politique communale : associer les élus communaux et la DDTM pour le choix de secteurs sur lesquels s'illustreront des scénarii de projets.

Attentes de Port-Saint-Père

- Connaître le potentiel foncier : réaliser une évaluation quantitative des espaces densifiables dans les zones urbanisées.

- Avoir des outils pour optimiser ou restreindre la division-construction selon les secteurs : savoir rendre compte de la pertinence des opérations de divisions-constructions selon leur localisation et leurs possibles effets.

- Donner des conditions pour une division-construction qualitative : combiner une augmentation quantitative des divisions-construction avec des aspects qualitatifs concernant le cadre de vie.

D. Méthodologie

Tout au long de notre travail, il y a eu une forte complémentarité entre travail de « laboratoire » et travail de terrain. Ce dernier correspond à une investigation in situ qui permet d'avoir un contact direct avec la réalité du terrain ou de prendre connaissance de données du territoire non accessibles par ailleurs. La connaissance et la pratique du terrain d'étude sont donc essentielles. Le travail de « laboratoire » est très important pour justifier les observations effectuées, les compléter et avoir des retours d'expérience sur la thématique abordée.

Dans un premier temps, il nous semblait important de s'appropriier le thème de la division parcellaire, de la densification pavillonnaire et du BIMBY. Cela s'est effectué par la lecture de nombreux ouvrages, articles et par la prise de contact avec des professionnels de la question, comme le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE) de la Gironde, l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine (AURA) ou encore le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de l'Ouest. Nous avons également assisté à un colloque sur la question du renouvellement urbain et de la requalification des bourgs. Tout cela nous a permis de nous faire notre propre avis sur la question et de pouvoir distinguer les enjeux que soulève la division-construction.

En parallèle, par le biais de journées d'études sur le terrain, de rencontres avec l'équipe municipale, de l'étude des documents de planification, de contacts avec des professionnels et d'autres données (INSEE, Géoportail...), nous avons pu définir quels étaient les caractéristiques de Port-Saint-Père en ce qui concerne sa démographie, son histoire, ses logements, son tissu urbain, son marché immobilier, son environnement... Cela nous a donc amené

à déterminer les forces, faiblesses, opportunités et menaces sur la commune et à comprendre quelles étaient les motivations de la division-parcellaire.

Une fois cela effectué nous nous sommes attachés à établir un historique sur l'évolution du bâti et du parcellaire. Ce travail s'est fondé sur une consultation des registres du droit des sols à la mairie de Port-Saint-Père complétée par un travail de comparaison du parcellaire et du bâti grâce à des photos aériennes de différentes dates. Nous avons également déterminé les effets induits par la division-construction sur le territoire par une observation précise du territoire. Dans le but d'avoir une approche précise de la division-construction, nous avons effectué des entretiens auprès des « propriétaires diviseurs » et des acheteurs ayant construit sur un terrain divisé. Le but était de connaître leurs motivations et leurs ressentis à ce sujet. Les personnes à enquêter nous ont été conseillées par Madame Mabileau, chargée d'urbanisme à Port-Saint-Père.

Pour finir, grâce à un travail bibliographique et aux conseils de professionnels, nous avons élaboré une méthodologie d'identification des dents-creuses et espaces lâches. Cette méthodologie, nous l'avons appliquée sur le territoire de Port-Saint-Père pour identifier le potentiel foncier densifiable dans le bourg de la commune.

Sur l'ensemble de notre travail, nous avons été confrontés à la difficulté d'avoir accès à des données ou à des documents. Il nous a été très difficile d'avoir accès au PLU, dont nous n'avons pas réussi à récupérer les Orientations d'Aménagement Programmées (OAP), et aux bases de données SIG. Il nous a par exemple manqué les réseaux d'approvisionnement en gaz et électricité. Il n'a pas été facile également de rencontrer certains

professionnels, qui nous ont seulement accordé un rendez-vous téléphonique ou un échange de mails.

E. Le plan

Afin de répondre à la problématique et aux attentes de nos deux commanditaires, nous allons dans un premier temps nous interroger sur les raisons de l'attractivité de Port Saint Père et en quoi ces raisons peuvent devenir des limites à l'urbanisation. Une fois les motivations de la densification explicitées, nous pourrions développer la question de l'évolution du bâti et du parcellaire sur Port Saint Père et les multiples effets de la division-construction. Le dernier point que nous aborderons est la question du potentiel foncier densifiable sur le bourg de la commune. Dans cette ultime partie, nous nous attacherons à donner des pistes de réflexion pour la réussite d'un projet de densification et nous identifierons des secteurs où un projet peut être envisagé.

F. Les limites de notre travail

Notre étude sur les caractéristiques de Port Saint Père se basera sur l'ensemble de la commune afin d'appréhender le territoire dans son ensemble et de dégager les enjeux correspondant à cette échelle.

Comme nous nous intéressons à la question de la densification pavillonnaire par division parcellaire, dans l'historique du parcellaire et du bâti nous nous intéresserons uniquement aux parties urbanisées de la commune, c'est-à-dire le bourg et les hameaux depuis les années 2000.

Dans un souci de lutte contre l'étalement urbain, de limitation de la consommation de terres agricoles et naturelles, et dans le respect de la politique communale, l'identification du potentiel foncier divisible s'effectuera sur le bourg. En effet, cet espace sera mobilisé dans la partie projet de notre travail.

Partie I

Une commune attractive
au potentiel d'extension
urbaine limité.

La périurbanisation est motivée par la volonté de concilier un cadre de vie naturel, une maison individuelle avec un jardin et un emploi en ville. Port-Saint-Père, du fait de sa situation géographique, de sa richesse paysagère et de la volonté communale de conserver son image de bourg⁷, est un territoire attractif pour les populations voulant quitter l'agglomération nantaise en quête de nature et d'espace vert mais aussi d'un foncier abordable. Ces différents paramètres ont fait que la commune a vu sa population doubler en 50 ans.

Nous nous attacherons tout au long de cette première partie à expliciter quels ont été les éléments qui ont motivé l'implantation de nouvelles populations sur le territoire. Pour ce faire, nous étudierons l'évolution de la structure de la population et du marché immobilier (grâce à la contribution de professionnels de l'immobilier, entre autres) et du foncier sur le territoire de Port-Saint-Père et à une échelle extra-communale. Ensuite nous développerons la question de la richesse paysagère de Port-Saint-Père et nous verrons également que cette richesse peut, dans une certaine mesure, limiter la capacité d'extension de l'urbanisation. Nous traiterons également de la question de la connexion de Port-Saint-Père à Nantes et au littoral. Notre ultime point d'interrogation de cette partie sera de voir si les équipements et infrastructures à l'échelle communale et intercommunale sont suffisants et attractifs pour attirer les citoyens.

A. L'évolution démographique et urbaine de Port-Saint-Père, illustrant une commune périurbaine en voie de densification.

Jouissant de sa proximité avec l'agglomération

nantaise, Port-Saint-Père s'est développée grâce à ce pôle d'impulsion centrifuge qui entraîne la croissance démographique du Pays de Retz. Ce dernier se définit pour partie du moins comme un territoire périurbain qui comprend Port-Saint-Père, dopé par un marché foncier et immobilier attractif. Loin de se cantonner à des faits généraux, la commune laisse voir des particularités.

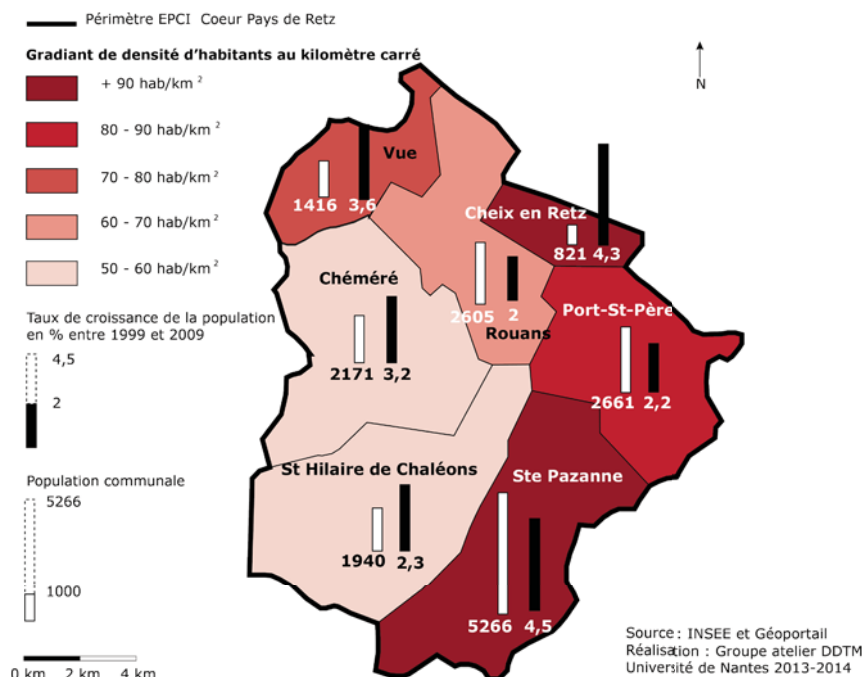
1. L'évolution de la structure de la population, typique d'un territoire périurbain.

- *Port-Saint-Père participe de l'attractivité du Pays de Retz.*

Port-Saint-Père possède les caractéristiques typiques d'une commune périurbaine qui est vouée à se développer, si l'on se fie aux propos de Jean Renard en 2007 : « Le nouvel espace résidentiel de la métropole sera demain le pays de Retz, situé entre agglomération et littoral, dans une position idéale pour le cadre de vie des périurbains. »⁸

Port-Saint-Père semble donc s'appuyer sur ses atouts pour que l'attractivité globale du territoire lui profite aussi. Selon les chiffres de l'INSEE, à l'échelle de la communauté de communes, le solde d'augmentation de population a été de 2,1% chaque année entre 1999 et 2010, ce qui rappelle cette attractivité globale du territoire soulignée par Jean Renard. Et si la population de Port-Saint-Père augmente en moyenne de 2,2% sur la même période, le solde naturel augmente de 1,2% et le solde dû aux entrées et sorties de 1%. Cette augmentation de population s'explique donc bien par une réelle attractivité de Port-Saint-Père.

La communauté de communes, de 1999 à 2010, voit sa population augmenter d'environ 40%, jusqu'à atteindre un taux de densité d'environ 82 habitants/km². Le taux de densité en 2010 sur Port-Saint-Père d'environ 84 habitants/km² est très proche de celui de l'ensemble du Cœur Pays de Retz, ce qui la situe dans la moyenne. En 2010, elle compte 583 habitants de plus qu'en 1999, ce qui se traduit par une densité moyenne de population qui a augmenté de 27,2% sur la même période. En comparaison, une commune comme Sainte-Pazanne a vu son taux de densification évoluer de 58%, soulignant une certaine hétérogénéité de l'évolution de l'urbanisation sur le territoire du Cœur Pays de Retz, et qui s'explique surtout par les contraintes de Port-Saint-Père.



Carte n°5 : Les disparités des croissances de population et les différentes densités sur la Communauté de Communes Cœur Pays de Retz (réal. groupe Atelier)

Si l'on se fie à la **carte 5**, on remarque effectivement que Port-Saint-Père affiche un taux de densité moindre que des communes attenantes au moins aussi attractives, à savoir Sainte-Pazanne et Cheix-en-Retz.

- Une commune « familiale »

Dans une situation de périurbanisation, les ménages Port-Saint-Périns sont en majorité des ménages avec famille (74,1%). Parmi eux, nombreux sont les couples avec enfants (37,6%). Les nouveaux venus sont vraisemblablement en quête d'un foncier moins cher afin de réaliser leur projet familial, et d'une qualité de vie intéressante⁹. Preuve du caractère essentiellement familial de la commune, les 0-14 ans, dont le taux a augmenté de 6,3% entre 1999 et 2010, représentent 23,7% de la population totale en 2010. Cette classe d'âge a connu le plus fort taux d'évolution sur la période si bien qu'elle arrive juste derrière la classe d'âge majoritaire, les 30-44 ans qui représentent 24,2% de la population totale en 2010.

Viennent ensuite les couples sans enfants, plausiblement des retraités en majeure partie (et enfin des familles monoparentales). A ce titre, le taux de 45-59 ans a augmenté d'environ 2% entre 1999 et 2010 et ils représentent environ 19,1% de la population en 2010. Les retraités et les actifs avec enfants forment donc l'essentiel de la population communale.

Cette pyramide des âges est proche de celle de la communauté de communes, cette dernière représentant donc un lieu d'accueil de familles avec enfants important et typique d'un territoire périurbain.

- L'augmentation et la diversification de l'offre de logements en lien avec la croissance démographique.

⁹ Rodolphe Dodier, « Etalement urbain et ségrégation : l'exemple de la France de l'Ouest », Université du Maine

Il existe 1166 logements en 2010, soit une augmentation de 32,2% par rapport à 1999, en corrélation avec la vitalité démographique communale. 92% des logements sont des résidences principales, soit une augmentation de 31,7% par rapport à 1999, les logements vacants ne représentant que 4,7% des logements en 2010.

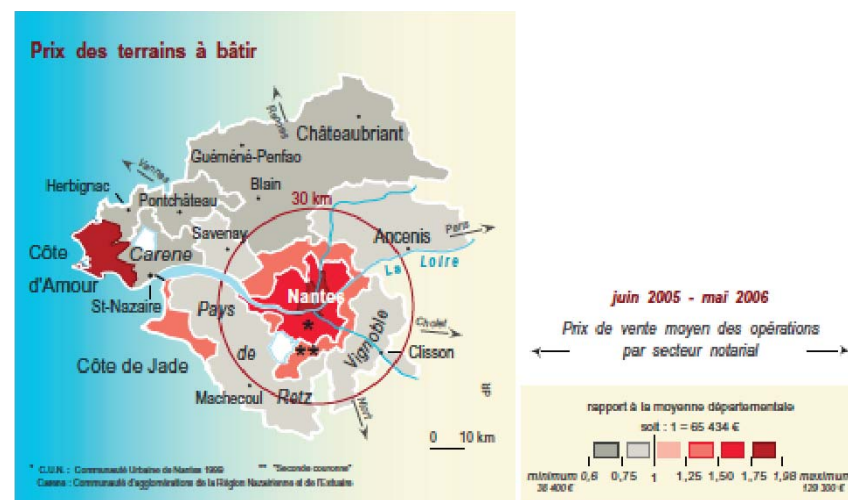
En outre, les maisons constituent 89,2% de l'offre de logements en 2010, ce qui renvoie l'image typique d'une commune périurbaine. Le nombre de personnes par logement étant d'environ 2,5 en 2010 et les logements comptant environ 4,5 pièces en 2010, cela montre que les logements de la commune sont « sous occupés ».

Néanmoins, le taux de maisons sur le territoire communal a baissé de 6,8% entre 1999 et 2010, traduisant ainsi une diversification de l'offre de logements au profit d'habitats collectifs. La construction de logements collectifs représente 36 % de l'ensemble des constructions de logements entre 1999 et 2009. En effet, sur 255 logements construits entre ces deux dates, 93 étaient des appartements. En comparaison, la communauté de communes Cœur Pays de Retz conserve un taux très important de maisons puisque celles-ci représentent 94% des logements en 2010. A l'échelle du Pays de Retz sont recensées neuf dixième de maisons individuelles sur le total de logements. La densification due à la diversification de l'offre de logements semble donc se réserver à des secteurs stratégiques, tel que Port-Saint-Père, qui est efficacement connectée à l'agglomération nantaise, en limite de seconde couronne périurbaine. Cependant, si l'équipe municipale nous a assuré être favorable à une densification de l'habitat, elle nous a confié être plutôt opposée à la construction de logements collectifs, bien qu'il en existe déjà sur la commune.

2. Un marché immobilier et foncier dynamique.

- Le prix du foncier attractif ...

La **carte 6** place Port-Saint-Père dans une situation d'interface entre le Pays de Retz et la seconde couronne périurbaine nantaise, où s'exprime la déclivité des prix en fonction de l'éloignement par rapport à Nantes. Ces prix semblent donc convenir pour des ménages souhaitant réaliser leur projet familial, et qui ne trouvent pas d'offre immobilière intéressante plus proche de Nantes.



Carte n°6 : Une situation d'interface entre le Pays de Retz et la seconde couronne.
(Source : Danielle Rapetti, « Croissance urbaine et dynamique sociale des territoires en Loire-Atlantique », Conseil de développement de Loire-Atlantique)

D'après le notaire maître Drogou, les terrains à bâtir valent en moyenne entre 80 et 150 euros du mètre carré et la commission urbanisme de Port-Saint-Père situent les prix du foncier autour de 160 euros du mètre carré. Lorsque les terrains sont bâtis, ils sont généralement vendus entre 160 000 et 200 000 euros. En comparaison,

d'après les chiffres de l'INSEE, le prix moyen d'une maison sur la Communauté Urbaine de Nantes (CUN) représente 244 000 euros, ce qui explique effectivement la fonction d'accueil de Port-Saint-Père des ménages non solvables sur la CUN. Néanmoins, en proximité de seconde couronne périurbaine, les prix de la commune sont plus élevés que dans l'ensemble du Cœur Pays de Retz où les prix de l'immobilier tournent en moyenne autour de 138 000 euros.

- ... Pour des ménages aux revenus plutôt modestes.

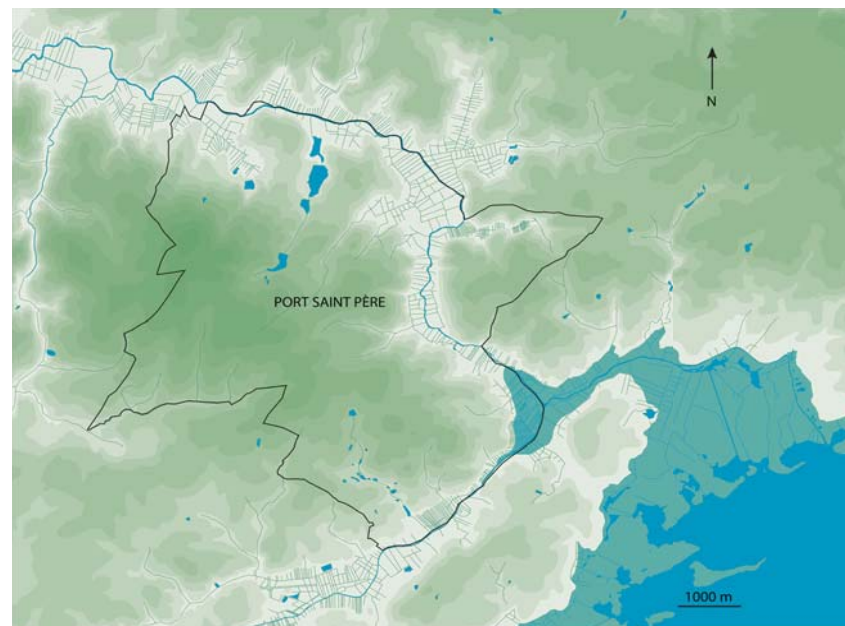
Les prix du foncier jouent un rôle prédominant dans la représentation des catégories sociales, ce que traduit l'idée de Rodolphe Dodier à l'échelle de la région Pays de la Loire où l'on trouve « plutôt des catégories sociales aisées en première couronne et des catégories populaires solvables en deuxième couronne¹⁰».

Aussi Port-Saint-Père est principalement constituée d'employés (21,8%), de retraités (20,1%) et de professions intermédiaires (18,2%). La commune apparaît légèrement plus dynamique que l'ensemble du Cœur Pays de Retz qui recense majoritairement des retraités (23%) puis des employés (18,5%) et des ouvriers (18,4%). Cela s'explique vraisemblablement par sa situation d'interface, et par l'offre d'emplois locale qui s'adresse majoritairement aux employés, aux ouvriers et aux professions intermédiaires. Outre les prix du foncier et de l'immobilier, un autre facteur d'attractivité communale réside dans des qualités intrinsèques à Port-Saint-Père. En tout premier lieu, notons le cadre environnemental et paysager remarquable, qui permet d'associer cadre naturel et qualité de vie, association recherchée par les périurbains et qui participe pleinement de l'attractivité port-saint-périne.

B. La diversité paysagère entre élément attractif et élément limitant l'urbanisation.

Port-Saint-Père jouit d'un cadre paysager naturel et bâti remarquable et d'une grande richesse. Se côtoient sur le territoire des zones naturelles protégées comme les zones humides, des zones agricoles d'une grande diversité et un patrimoine bâti exceptionnel. Ces espaces sont dans certains cas soumis à des réglementations plus strictes ne permettant pas à l'urbanisation de s'étendre. Le cadre environnemental est un véritable enjeu pour le développement urbain de la commune.

1. Les zones humides : entre richesse et la fracture.



Carte n°7 : Le relief doux et les zones de marais de Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier)

10_ Rodolphe Dodier, « Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives », Université du Maine

- *Un cadre de vie agréable en partie dû aux zones humides.*

Port-Saint-Père jouit d'une topographie douce constituée de coteaux et vallons peu marqués comme il est possible de le voir sur la **carte 7**. Cette topographie contribue à la mise en valeur du paysage de la commune par la création de points de vue **(photo 1)**.



Photo n°1 : Château de Granville sur un promontoire visible depuis le bourg (prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

La commune est traversée par deux rivières : Le Tenu et l'Acheneau, tous deux couplés par des marais. Ces espaces, s'étendant du nord au sud de la commune, occupent environ 4 km² sur les 32 km² de la commune.

Historiquement, l'implantation de la ville s'est effectuée à proximité de la rivière Acheneau, pour des raisons de transports et de commerce du sel, mais petit à petit la ville s'est développée en s'éloignant de l'eau.

Le paysage de l'Acheneau est plat, ouvert et

présente une végétation riche et variée avec à la fois des arbres hauts (tels des peupliers) pour drainer le sol mais aussi une végétation basse hydrophile. Les variations de débit de l'Acheneau font que le paysage varie en fonction de la saison. Le paysage de marais va être donc totalement différent entre l'hiver et l'été. Cette variation hydrique entretient le paysage, et permet aussi qu'il ne se ferme pas et donc qu'il soit visible de tous.

Les zones humides sont des espaces d'une grande richesse faunistique et floristique. Elles sont le lieu de développement des espèces animales et végétales protégées absentes dans d'autres milieux. Ces zones ont un intérêt en ce qui concerne la gestion hydrique, elles réduisent l'impact des crues et permettent la filtration ainsi que l'épuration des eaux de surfaces.

Pendant longtemps, ces espaces ont subi des campagnes d'assèchement ou de drainage car ils étaient perçus comme des vecteurs de maladie. Aujourd'hui, ces espaces sont très protégés par des classements en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ou par des classements Natura 2000. Il y a par conséquent une réelle nécessité de préserver la richesse écologique de ces espaces face à l'artificialisation des terres et à la pollution qui peuvent modifier l'équilibre écologique de cet écosystème particulier.

Ces zones humides peuvent avoir différents usages. Elles sont notamment utilisées par les pêcheurs à des fins récréatives **(photo 2)**, mais il s'agit également d'espaces de pâturages pour l'agriculture.

Grâce à la présence de l'eau, à une végétation luxuriante et à l'absence d'urbanisation, les zones humides contribuent à l'élaboration d'un cadre de vie naturel cher



Photo n°2 : Port de la Morinière : lieu récréatif (prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

en fonction de la saison et de leur situation géographique. Dans le bourg, au niveau du pont, la rivière occupe 15 mètres de largeur et la zone tampon 144 mètres de large mais l'emprise des prairies inondables peut aller jusqu'à 250 mètres à proximité du terrain de football de la commune en période d'hautes eaux.



Photo n°3 : L'emprise de l'Acheneau en été... (Source : Google Street View)

aux périurbains. Dans l'objectif d'amélioration du cadre de vie, le Port de la Morinière a subi de travaux en 2010-2011 visant à consolider la berge mais aussi à améliorer l'infrastructure.

- *La fracture créée par l'eau.*

L'Acheneau, malgré un débit très faible du fait d'un dénivelé minime, est une rivière avec une forte variation hydrique entre son lit mineur et son lit majeur, ce qui fait que la zone de crue est très importante par rapport à la zone d'écoulement habituel des eaux. **(Photos 3 et 4)**

Le lit majeur constitue pendant la période sèche une zone tampon entre la rivière et la ville. Il est visible par des marais irrigués grâce à de nombreux canaux. La largeur de la rivière et de sa plaine inondable est variable



Photo n°4 : ... et en hiver (prise par le groupe Atelier le 14/01/14)

La zone de marais de l'Acheneau est soumise à un aléa d'inondation important. L'inondabilité et la protection par le biais du classement en zone naturelle la rendent inconstructible à l'exception de projets d'équipements publics ou de projets d'intérêt collectif.

Ici, on ne parlera pas de rupture mais plus de fracture car s'est développée sur la rive droite de l'Acheneau une autre zone urbanisée reliée au centre bourg par un seul et unique pont.

C'est ainsi que nous pouvons affirmer que l'Acheneau et ses prairies inondables limitent l'urbanisation au nord-ouest du bourg et rompent la continuité urbaine entre les deux rives.

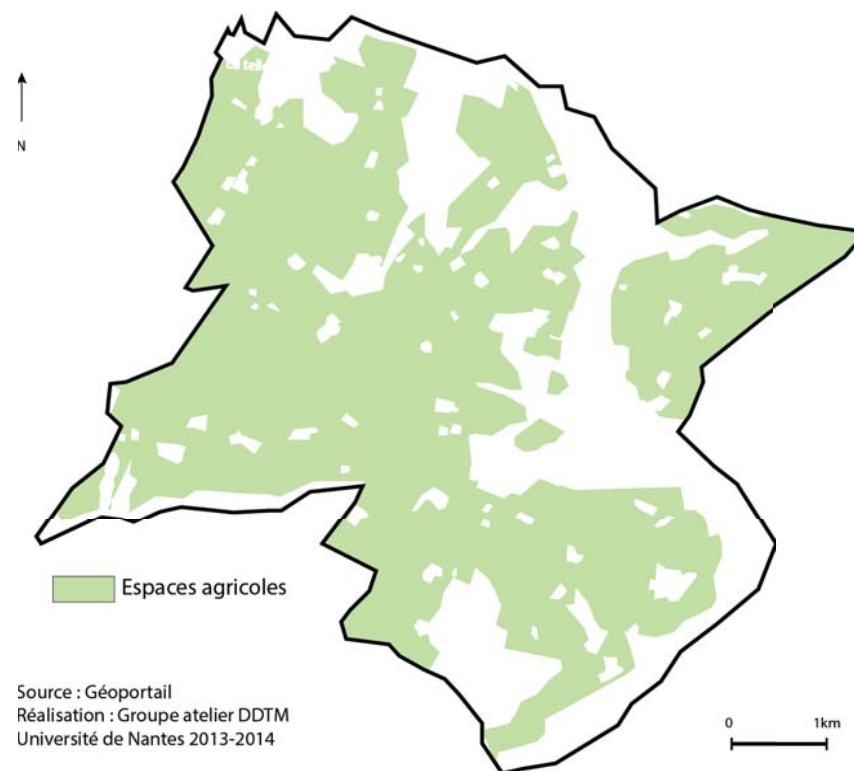
Sur le reste du territoire communal, l'Acheneau et ses marais attenants, ne constituent pas de coupures car l'urbanisation y est très dispersée. Cependant, l'Acheneau comme le Tenu sont des espaces tampons du fait de leur caractère humide et de leur inconstructibilité intrinsèque.

2. L'enjeu des espaces forestiers et agricoles : entre protection du cadre de vie et développement urbain.

- Une agriculture variée synonyme de cadre de vie agréable.

Comme l'évoque Le Jeannic (1997), les périurbains ont une sensibilité pour le caractère agricole d'une commune. Ils quittent la ville pour des questions financières ou de confort de l'habitat, de finances...mais aussi par manque de nature.

Le territoire de Port-Saint-Père est très marqué par l'agriculture. Elle occupe 21 km² de l'espace, c'est à dire quasiment deux tiers du territoire communal (**cf carte 8**). Cette agriculture est très ancienne sur la commune, elle a pendant longtemps forgé le caractère rural de la commune. Mais depuis les années 50, avec l'exode rural et le début de la périurbanisation, le poids de l'agriculture a baissé ainsi que le nombre d'agriculteurs qui est aujourd'hui de 21.



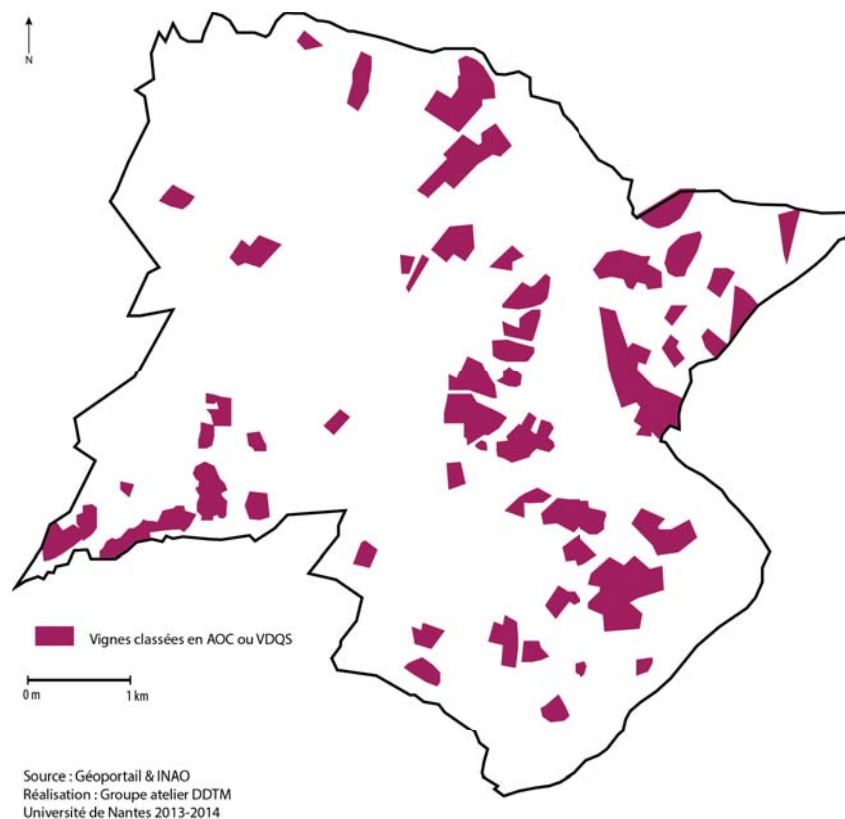
Carte n°8 : L'importance des espaces agricoles sur Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier)

Malgré la diminution du poids de l'agriculture et la modernisation de celle-ci, l'agriculture est très présente sur le territoire communal. On peut observer de nombreuses traces de l'agriculture ancienne mais aussi de l'agriculture actuelle (**photo 5**). Il existe par ailleurs une véritable hétérogénéité en ce qui concerne l'état du bâti agricole ancien.



Photo n°5 : La présence forte de marque de l'agriculture (prises par le groupe Atelier les 11/10/13 et 14/01/14)

L'agriculture sur la commune est diverse et variée. Elle se compose d'élevage, de polyculture et aussi de viticulture. Pour ce qui est de la viticulture, la production du territoire communal est classée en Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) pour ce qui est du muscadet. Les vignes sont très présentes sur la partie est (**cf carte**



Carte n°9 : La part importante de vigne sur le territoire communal (réal. groupe Atelier)

9) malgré le fait qu'il n'y ait qu'un seul viticulteur et deux autres agriculteurs qui font à la fois de l'élevage, de la céréaliculture et de la viticulture.

Les vignes, au même titre que les autres cultures, participent à l'élaboration d'un cadre de vie agréable et attractif pour les nouvelles populations citadines. Dans le territoire de la commune, l'activité agricole est en lien direct avec les habitations comme c'est le cas pour le lotissement des granges (**photo 6**). Celui-ci est au contact



*Photo n°6 : Vue sur les vignes depuis le lotissement des Granges
(prise par le groupe Atelier le 11/10/13)*

immédiat des vignes de même que le hameau de Nozine qui s'est beaucoup développé depuis la fin des années 1990 et au début des années 2000 à proximité immédiate d'exploitations agricoles.

Les AOC à proximité immédiate du bourg limitent la capacité d'extension de ce dernier. Une des solutions pour récupérer certains espaces pour étendre l'urbanisation serait de déclasser les parcelles ayant une qualité agronomique moindre. Mais cela représente un véritable enjeu entre conservation du paysage et de l'activité viticole et extension du bourg.

L'agriculture de Port-Saint-Père est hétérogène en raison des différents types de cultures et d'élevage, mais aussi à cause de la forme et de la taille des parcelles. Dans l'ensemble, les parcelles sont de grande taille, géométriques et non bocagères (**photo 7**).



*Photo n°7 : Vaste parcelle agricole à proximité du hameau de Nozine
(prise par le groupe Atelier le 11/10/13)*

Les agriculteurs sont de véritables acteurs de la fabrique du paysage, en ce qu'ils participent à sa constitution, son entretien et son ouverture.

Les aménités avancées par les périurbains peuvent parfois être contradictoires avec la réalité des choses. En effet, l'agriculture renvoie à un caractère agréable, idyllique, calme, mais peut paradoxalement incarner une source de pollution. Entre les ruraux et les néo-ruraux, il existe souvent des conflits d'usages car ces deux catégories de population n'ont pas la même vision de la terre et du paysage. Pour les premiers, la nature constitue souvent leur espace de travail alors que pour les autres, la nature correspond à un espace récréatif.

L'agriculture est vue à la fois comme un atout pour attirer de nouvelles populations par la mise en valeur d'un environnement agréable composé de bâtisses agricoles et

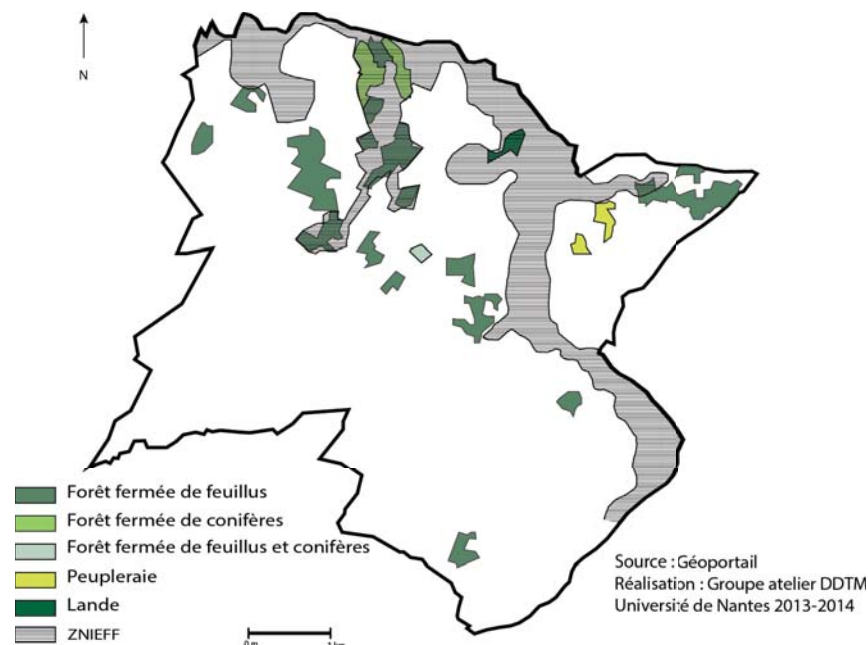
de vastes espaces non bâtis, espaces qui participent aussi de l'économie générale de la commune.

Au regard des nouvelles préoccupations environnementales concernant la consommation de terres agricoles et naturelles, les documents d'urbanisme règlementent très strictement la construction sur ces espaces vierges d'urbanisation. Dans les zones agricoles du PLU sont autorisées uniquement les constructions de bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole ou d'équipements d'intérêt collectif (station d'épuration, éoliennes...). Si un PLU autorise une consommation de terres excessive par l'ouverture de trop grandes zones à l'urbanisation, le projet de PLU peut être refusé par le préfet.

- *Le rôle patrimonial des forêts et bois.*

Le paysage forestier est essentiellement présent à proximité des châteaux et demeures de la commune. Les bois et forêts sont assimilables à des écrans protégeant ces bâtisses. Ils sont également à l'origine de la fermeture du paysage et de l'impossibilité de voir les châteaux. Ces bois et forêts sont composés de nombreuses espèces ornementales et d'arbres très anciens. Il y a un enjeu de préservation de ces espaces boisés. Dans cette volonté, une partie de ces forêts au nord-est de la commune est classée en ZNIEFF (**carte 10**).

Ces bois et forêts sont dans la plupart des cas des propriétés privées où l'accès au public est interdit. Même si ces espaces forestiers sont pour la grande majorité inaccessibles, ils participent à l'établissement d'un environnement verdoyant et agréable.



Carte n°10 : Les espaces forestiers de Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier)

3. Un paysage bâti exceptionnel à l'origine de réglementations d'urbanisme plus strictes.

En ce qui concerne le paysage bâti, il est possible de faire une distinction entre le paysage du centre bourg, des hameaux et les éléments bâtis emblématiques. Coexistent alors un bâti vernaculaire et un bâti exceptionnel.

Le paysage bâti exceptionnel se constitue de châteaux, de bâtisses rurales anciennes, d'édifices religieux, de moulins et de vieilles maisons bourgeoises. Les moulins et vieilles bâtisses rurales traduisent l'importance de l'agriculture, et les châteaux, le bâti religieux et les maisons bourgeoises sont des témoins du passé seigneurial de la commune. Il s'agit essentiellement

de propriété privée, souvent dispersée et isolée. Il y a notamment **(photo 8)**:

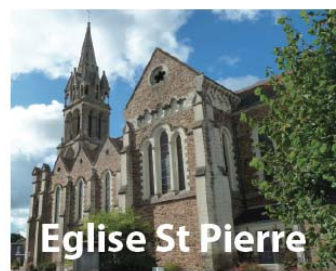


Photo n°8 : Paysage bâti exceptionnel : une richesse pour la commune (prises par le groupe Atelier le 11/10/13)

- Le **château de Granville**, datant de 1825, a été construit par M. Locquet de Granville. Il n'est pas sans rappeler les villas italiennes de style palladien. Inscrit aux Monuments historiques en 1992, il se développe sur deux niveaux, dans un agencement de façade symétrique. A l'étage, les colonnes d'ordre ionique encadrent des baies à linteau droit tandis que les baies du rez-de-chaussée possèdent des baies en plein cintre. L'appareillage en pierres de taille apparentes tranche avec l'architecture locale.

- Le **château de Briord** a été re-construit en 1770 par Joseph de Charrette. Il a été inscrit aux Monuments historiques en 1980 et est entouré de douves. Les murs crépis accueillent des baies à linteaux droits et à

appareillage en pierres apparentes. Le fronton central et les volumes à chaque extrémité sont chaînés d'angle en pierre de taille. En façade arrière, une tour ronde a été ajoutée. Sur le même domaine, au bord de l'étang, le Manoir de Briord n'est pas sans rappeler l'architecture régionaliste, avec ses encadrements en pierre et son appareillage en pierre.

- Le **château de la Tour**, construit au XIXe siècle, remplace un château datant de 1430. Il consiste en une grande bâtisse s'élevant sur trois niveaux, aux murs crépis et aux chaînages d'angle en pierre. La toiture pentue est recouverte d'ardoises.

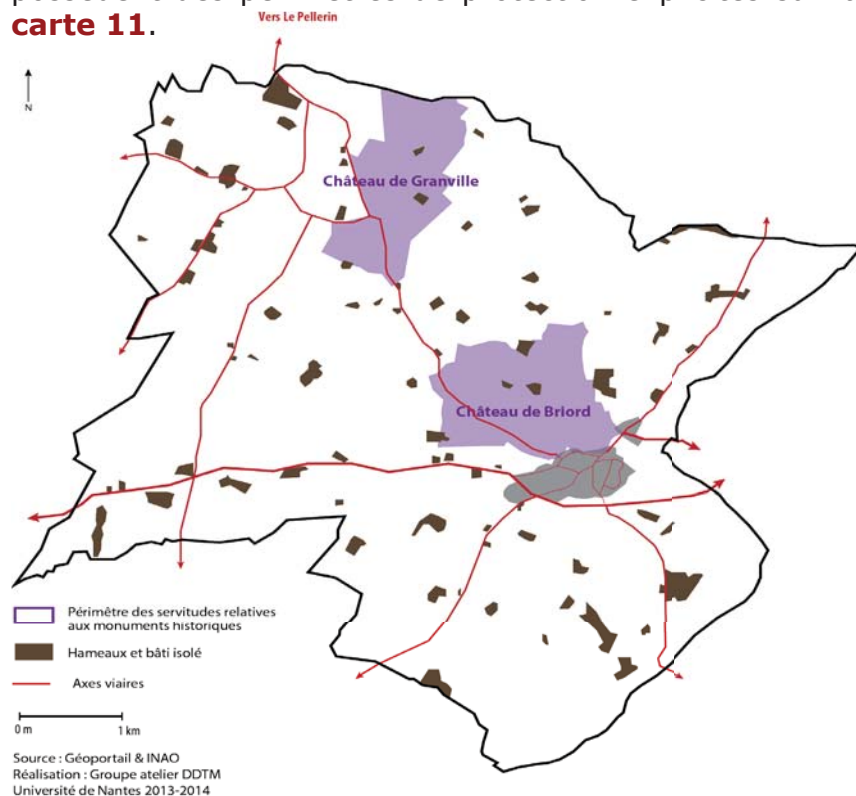
- Le **château de Prémériet** (ou Pré-Mériet) date du XIXe siècle et a été construit en deux étapes, le premier étage en 1827 puis le second en 1864. Il s'agit d'un bâtiment crépis avec chaînages de pierres aux angles. Les baies du rez-de-chaussée sont à plein cintre tandis que le premier étage accueille des baies à linteaux droits. La toiture à la Mansard est couverte d'ardoises.

- L'**église St Pierre** est un édifice de style néogothique, construite entre 1865 et 1889. Elle occupe la place de l'ancienne église qui subit les ravages du temps et de l'incendie de 1793. Elle est composée d'une nef principale et de collatéraux ainsi qu'un transept en son milieu. Au dessus du porche d'entrée se situe le clocher. Les contreforts et le clocher en pierre de taille contraste avec l'appareil irrégulier des murs.

Ce patrimoine bâti est emblématique et identitaire pour la commune. Il s'agit également d'un atout pour attirer de nouvelles populations car il constitue un cadre de vie agréable et attractif.

Depuis 1943, les monuments historiques sont entourés d'un périmètre de 500 mètres afin de protéger l'environnement des ces bâtis exceptionnels. L'objectif est de ne pas dénaturer l'harmonie du site. Ces périmètres permettent de garantir une qualité architecturale à proximité des monuments historiques mais ils contraignent le développement des communes car toute construction sur cette zone est soumise à l'architecte des bâtiments de France et que les règlementations relatives à ces espaces sont plus strictes que sur le reste du territoire. A Port-Saint-Père, le Château de Briord et le Château de Granville possèdent des périmètres de protection explicités sur la

carte 11.



Carte n°11 : Le périmètre des monuments historiques : outil de préservation mais contraignant à l'urbanisation (réal. groupe Atelier)

Les protections relatives au patrimoine naturel et culturel peuvent paraître contraignantes pour le développement urbain de la commune mais il est essentiel de conserver cette richesse du territoire. La richesse du paysage bâti et naturel de la commune participe à l'attractivité de Port-Saint-Père pour l'installation de nouvelles populations, mais elle l'est aussi pour le tourisme.

Il y a donc un véritable enjeu de préservation de la qualité paysagère et architecturale dont jouit Port-Saint-Père dans le développement urbain de la commune.

C. Omniprésence de la voiture : force et faiblesse

Le caractère périurbain de la commune est difficilement dissociable de l'importance de l'usage et de la présence de l'automobile. D'une certaine manière c'est l'essor de la voiture et des infrastructures liées qui ont participé à la croissance de la commune. Aujourd'hui la place de ce mode de transports a vocation à diminuer au profit de nouveaux modes plus respectueux de l'environnement mais ces objectifs sont difficilement conciliables avec le mode de vie périurbain.

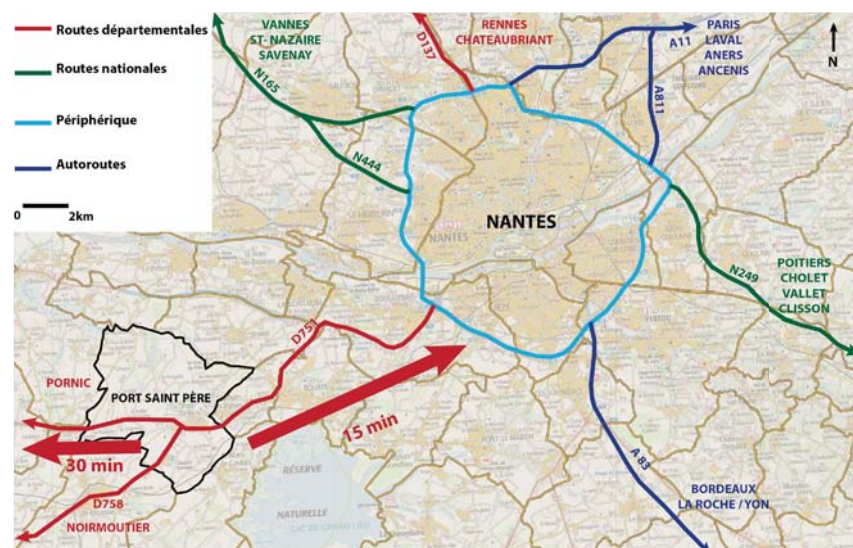
1. RD 751 : connexion ou fracture ?

- Proximité de Nantes et du littoral et accessibilité facilitée par les axes de communication

L'attractivité et la croissance de la ville se sont renforcées notamment avec l'arrivée de la route

départementale 751 reliant Nantes à Pornic fin des années 70 – début des années 80, mais aussi au développement des infrastructures routières autour de Nantes (Pont de Chéviré, Pont de Bellevue, Périphérique) qui ont amélioré l’accessibilité routière à la commune. L’arrivée de ces infrastructures et leur modernisation ont permis de connecter le littoral à Nantes mais aussi les différentes villes du sud-ouest de l’agglomération nantaise. Le périphérique nantais est atteignable depuis le cœur de Port-Saint-Père, en environ un quart d’heure et le littoral en 30 minutes, dans des conditions de circulations normales (**carte 12**). Cette proximité a participé à la croissance de la population par augmentation du solde migratoire (+ 2% entre 1990 et 1999 contre à, + 0, 4% à Nantes).

La RD 751 est un axe majeur avec un trafic très important d’automobiles mais aussi de poids lourds.



Carte n°12 : RD 751 : Une connexion de Port-Saint-Père à Nantes et au littoral (réal. groupe Atelier)

- *La fracture urbaine*

La traversée de Port-Saint-Père par cette route départementale très fréquentée occasionne des nuisances comme le bruit ou la pollution. L’emprise même de la voirie et des infrastructures liées (échangeurs) ne permettent pas au bourg de pouvoir s’étendre vers le sud en continuité du bourg. Cette route fait l’objet d’un classement en catégorie 2 de la loi sur le bruit de 1999 règlementant l’isolation acoustique dans un périmètre de 250 mètres autour de la voirie de la RD 751 et la loi Barnier impose un périmètre de 75 mètres inconstructible autour de cet axe de communication. Matériellement et juridiquement cet axe de communication constitue un obstacle à l’implantation d’habitations et d’activités. Cet obstacle est de taille variable en fonction du lieu d’observation (**photo 9**). Au sud-ouest du bourg, la fracture est très large du fait de la grande emprise foncière du double échangeur qui comme nous l’avons déjà dit scinde l’urbanisation.



Photo n°9 : La RD 751 : obstacle à l'étalement urbain (prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

Cet échangeur complexifie les cheminements piétons et vélos entre le centre bourg et le hameau de la case aux renards à l'ouest de la départementale et les décourage à cause de la dangerosité de la traversée. **(photo 10)**

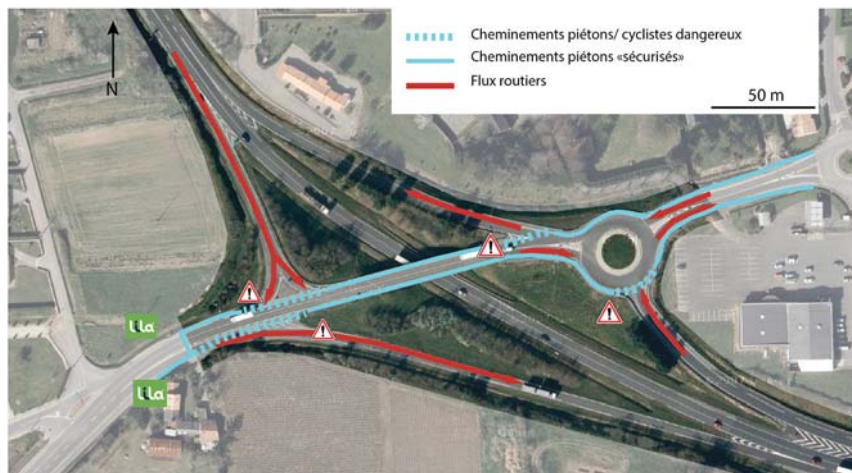
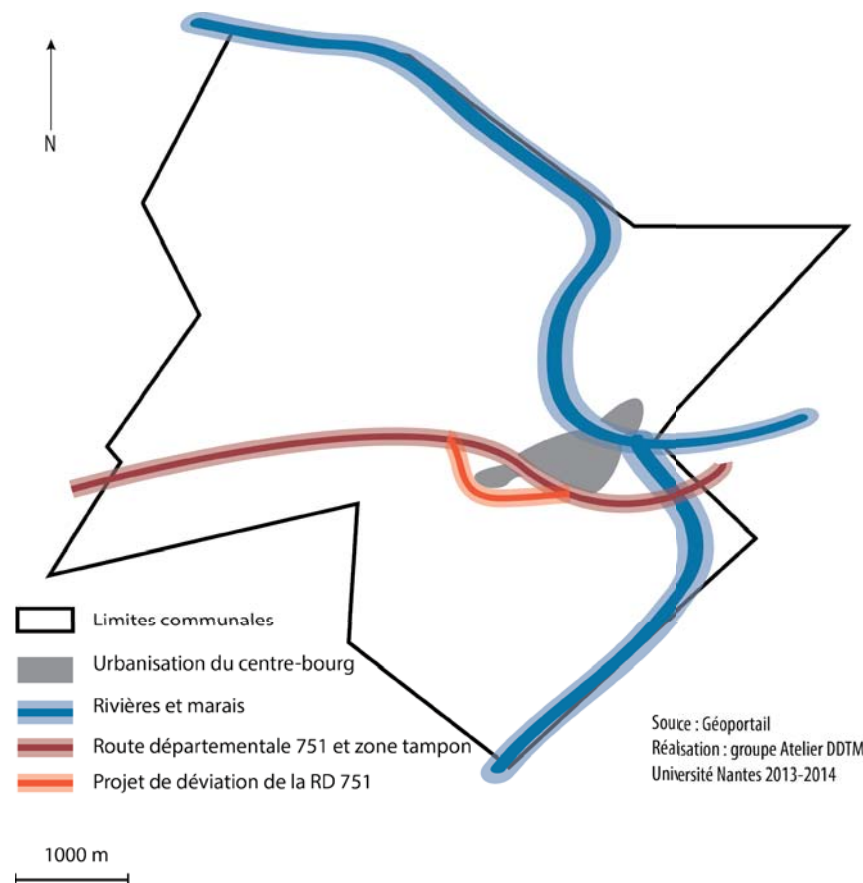


Photo n°10 : Confrontation entre cheminements doux et flux routiers (réal. groupe Atelier)

Avant la commune de Bouaye, la route départementale comporte 2x2 puis se réduit pour devenir une 2x1. Elle passe alors d'un gabarit d'environ 30 mètres de large à environ 10 mètres de large. Il faut savoir qu'un projet de prolongement de la 2x2 sur 10kms (de Bouaye à Pont Béranger) est en cours, et que le doublement de la voirie au niveau de la déviation de Port-Saint-Père a été accepté par le conseil général en 2010 **(carte 13)**. L'élargissement de cet axe va s'effectuer par un contournement au Sud du quartier de Bel Air – Case aux renards. La route départementale ne passera donc plus en contre bas des habitations et des activités. Se pose alors la question de l'avenir de cet espace après le déclassement de la RD 751 et des moyens possibles pour recoudre les



Carte n°13 : Schéma de la fracture créée par la RD 751 et par le projet de déviation (réal. groupe Atelier)

tissus urbains séparés par la route encaissée.

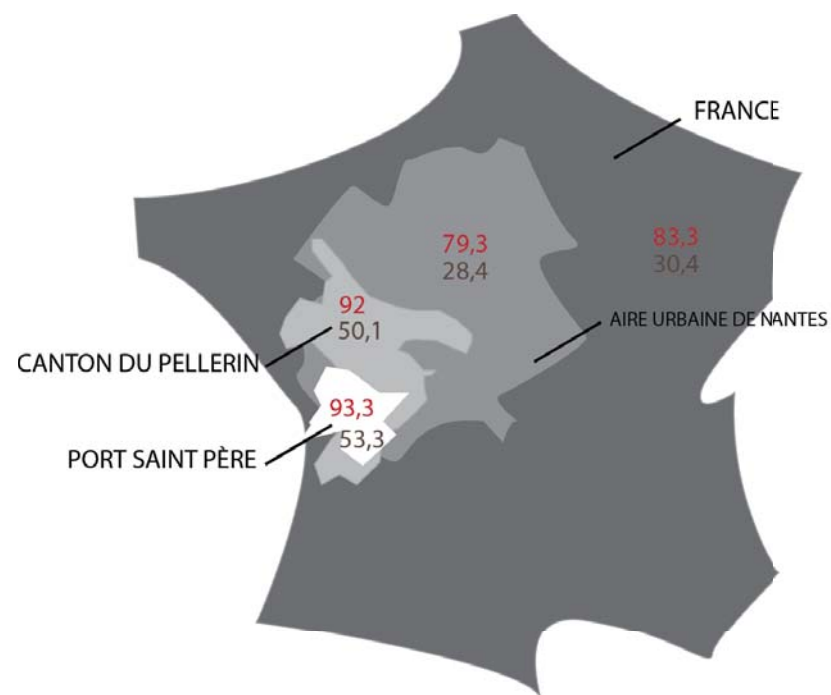
Le projet de déviation va borner l'extension du bourg au delà de cette nouvelle infrastructure routière et s'inscrit dans le schéma routier départemental comme une liaison structurante.

2. La place des alternatives face à la place prégnante de l'automobile

- Une population très motorisée du fait de l'organisation territoriale

La population de Port-Saint-Père est très motorisée, plus de 93,3% des ménages disposent d'une voiture, dont 53,3 % en ont deux ou plus et 84% des ménages disposent d'au moins un emplacement réservé au stationnement automobile. Ces chiffres sont supérieurs à la moyenne nationale et à la moyenne de l'unité urbaine de Nantes (**carte 14**), mais similaires à ceux de Sainte Pazanne, Saint Mars de Coutais ou du canton du Pellerin¹¹ où plus de 90 % de la population est motorisée et plus de 50% est bimotorisée.

Cette forte motorisation est un élément caractéristique des villes périurbaines et s'explique par le fait que la majorité de la population de ces villes travaillent au sein du centre urbain et que la population ne puisse pas accomplir tous ses besoins dans la commune d'habitation. A Port-Saint-Père seulement 14, 3 % de la population travaille sur le territoire communal et plus de 40 % travaillent dans Nantes métropole (chiffre de l'Auran). A l'échelle de la ville de Nantes 63,8% des actifs travaillent dans la commune et d'un point de vue national ce chiffre avoisine les 35%. Le faible taux d'emploi dans la commune est à l'origine de l'importance des liaisons pendulaires vers le pôle d'emploi et donc de l'importance de la voiture et des infrastructures associées sur le territoire. Les déplacements entre la commune de résidence, les autres communes ou Nantes, ne s'effectuent pas uniquement pour des raisons d'emploi. Malgré la présence de services, d'infrastructures et de commerces de proximité à Port-Saint-Père, les déplacements en dehors de la commune



La motorisation des ménages en 2012 en %

79,3 Motorisation (1 ou +)

53,3 Bimotorisation

Source : INSEE

Réalisation : Groupe atelier DDTM
Université de Nantes 2013-2014

Carte n°14 : La surmotorisation des habitants de Port-Saint-Père
(réal. groupe Atelier)

vers Sainte-Pazanne ou Nantes s'effectuent à l'instant même où les habitants sont à la recherche de services, commerces ou équipements plus spécifiques (cinéma, piscine, centre commercial ...).

L'organisation du territoire communal avec un bourg concentré et de multiples hameaux dispersés est également à l'origine du recours systématique à un mode de transport individuel pour répondre à certains besoins pourtant assouvissables dans le centre de la commune : amener ses enfants à l'école, aller acheter du pain, aller à

la poste. Certains habitants de hameaux que nous avons interrogés déplorent l'usage nécessaire de la voiture mais y sont contraints.

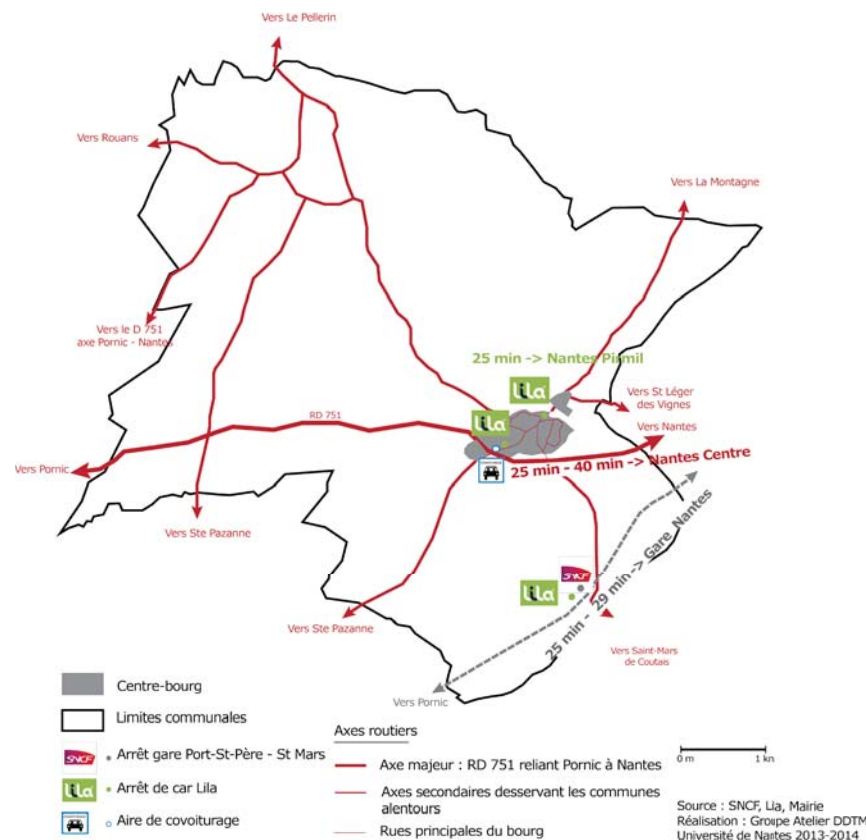
Au sein du Pays de Retz, la population effectue en moyenne 3 déplacements par jour et par personne et 80 % de ces déplacements se font en voiture (Chiffre de l'Auran).

•Le développement d'alternatives

Les réseaux de transports en commun (**carte 15**) ne sont pas assez flexibles et efficaces pour permettre un report des populations motorisées sur des modes collectifs. Le coût généralisé de la voiture est inférieur à celui des modes de transports en commun.

En dehors de la voiture, il est possible de se déplacer vers Nantes ou Pornic grâce au réseau Lila géré par le conseil général de Loire-Atlantique. 13 cars partent de l'Eglise, de la gare ou du Supermarché de Port-Saint-Père entre 6h et 19h en direction de Nantes et en provenance de Pornic et 14 entre 9h et 20h en provenance de Nantes et à destination de Pornic. Il y a aussi des bus scolaires qui relient différentes zones de Port-Saint-Père aux établissements scolaires des communes voisines.

Selon le maire, il y a une augmentation de l'usage des transports en commun mais celle-ci reste relativement faible. Nous avons pu voir que le car Lila de 15h30 venant de Nantes et allant vers Pornic ne transportait que 9 personnes à son bord. De manière générale, ce sont les scolaires qui utilisent le plus le réseau de transports en commun.



Carte n°15 : Les différents modes de transports de transports à Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier)

A l'offre Lila s'ajoute l'offre ferroviaire. La ligne 11 permet de rejoindre Nantes en 25 min 7 fois par jour et Challans en 45 min 6 fois par jour. La halte ferroviaire de Port-Saint-Père St Mars (**photo 11**) profite essentiellement aux habitants de St Mars de Coutais, commune voisine, car elle est excentrée du centre-bourg de Port-Saint-Père



*Photo n°11 : Arrêt de TER Port-Saint-Père - St Mars de Coutais
(prise par le groupe Atelier le 11/10/13)*

de 2,6 kms. Afin d'encourager l'usage du TER par les habitants de la commune, la halte gare de Port-Saint-Père a fait l'objet début 2013 de nombreuses améliorations paysagères, d'une sécurisation des voies ferrées et de la mise en place de stationnement automobile et vélos.

Les SCOT prônent l'urbanisation à proximité des gares pour limiter l'étalement urbain mais aussi pour favoriser les modes de déplacements collectifs.

L'installation d'une aire de covoiturage sur le parking du supermarché de la commune couplé de la mise en ligne du site www.covoiturage.loire-altantique.fr a permis de mettre en place une alternative à l'utilisation individuelle de automobile. Sur le site internet l'on peut voir qu'il y a des nombreux habitants de la commune qui utilisent ce nouveau mode de transport régulièrement. Cette alternative est bénéfique pour les usagers qui réduisent leur budget transports, elle permet également

d'abaisser le nombre d'automobile sur les axes routiers et donc à terme de réduire la saturation des axes routiers et la pollution qu'ils engendrent.

D. La capacité des services, des commerces de proximité et des équipements à répondre aux besoins de la population

La possibilité de répondre à ses besoins sur son lieu de résidence et de pouvoir jouir de certains équipements ou infrastructures constitue une aménité, même pour des populations périurbaines habituées aux rotations entre leur lieu de résidence et les villes. De plus il ne faut pas oublier que 20,1 % des plus de 15 sont des retraités et que 8% sont des personnes sans activité professionnelle. Ces personnes-ci, contrairement aux actifs qui travaillent en ville, vont d'avantage avoir recours aux services et commerces de proximité se trouvant dans l'intercommunalité

1. Une offre communale suffisante ?

La partie urbaine circonscrite par l'Acheneau et la route départementale concentre l'essentiel des fonctions de la ville : les commerces, les services, les équipements scolaires, sportifs et associatifs, la mairie, et quasiment la moitié de la population de la commune. Il s'agit de la centralité de la ville.

Il y a deux pôles commerciaux sur la commune ; un premier, historique, à proximité de la place de l'église où se trouve la partie ancienne du bourg accueillant des commerces de proximité (Boulangerie, tabac-presse, bar,

restaurant) et des commerces spécialisés (chaussures et vêtements). Dans les rues adjacentes à la place de l'église sont présents de nombreux équipements comme la mairie, le cimetière, les écoles, le restaurant scolaire, un pôle multi accueil mais aussi une banque/assurance ou des structures liées à la santé (pharmacie, cabinet médical).

Le deuxième pôle situé à l'est du bourg et construit dans les années 80, accueille la zone d'activités des Épinettes. Celle-ci comprend notamment un supermarché permettant à la population de répondre à l'essentiel des ses besoins alimentaires ainsi que quelques activités de l'artisanat, du bâtiment et de l'automobile. Face à la saturation de cette zone, il y a un projet de seconde zone artisanale et plus précisément de zone d'activités d'intérêt communautaire dans le lieu dit Beauséjour à l'extrémité est du bourg (**photo 12**). Ce projet en 3 tranches occupera à terme 97 000m² et a donc fait l'objet d'une modification simplifiée du PLU.



Photo n°12 : Emprise du projet de ZAIC à l'Est du bourg. (réal. groupe Atelier)

Sur les bords de l'Acheneau s'est développée petit à petit une zone de loisirs et de détente destinée notamment aux familles. Cette espace regroupait à l'origine une salle et un terrain de sport et un terrain de pétanque. Se sont ajoutés à ces infrastructures un terrain de bosses à la place de la station d'épuration, une aire de jeux (**photo 13**) et un local pour les préadolescents. Le port et le camping de la Morinière (**photo 14**) ont fait l'objet de travaux de modernisation en 2012. Sont également présent sur la commune un centre équestre, une maison des jeunes et une bibliothèque municipale. Autant d'équipements publics et privés permettant de divertir les enfants et les adolescents.



Photo n°13 & 14 : Aire de jeu et camping de la Morinière (prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

Les habitants de Port-Saint-Père interrogés lors d'entretiens sont relativement satisfaits des services et équipements proposés dans le centre de la ville (**carte 16**).

Cependant nous pouvons nous interroger sur la capacité des équipements à contenir l'arrivée de 1000 habitants sur 15 ans. Par exemple, aujourd'hui il y a 0,7 médecin généraliste pour 1000 sur la commune alors que le chiffre sur le Pays Cœur de Retz est de 1 médecin



Carte n°16 : Concentration des commerces, services et équipements dans le bourg.
(réal. groupe Atelier)

pour 1000 personnes. Pour répondre à cette carence en personne de santé, la mairie a entamé un projet de création de pôle santé à proximité de la place du champ de Foire. Aujourd'hui la procédure d'utilité publique est en cours.

Il en est de même pour les écoles, qui scolarisent actuellement 300 élèves et selon la direction de l'école des hirondelle, la capacité d'accueil peut être accrue via la reconversion de certaines salle mais la capacité n'est pas infinie. Si le nombre d'enfants augmente très fortement la mairie devra donc gérer l'urgence. La commune a cependant pour projet de créer un pôle périscolaire à proximité des écoles existantes.

Sur le point du traitement des eaux usées, la commune a anticipé sa croissance avec la création d'une nouvelle station d'épuration partagée avec St Léger les Vignes (**photo 15**). Inaugurée en 2012, la station située dans le lieu-dit Le Grand Fief va permettre de répondre aux nouvelles préoccupations environnementales en ce qui concerne le traitement des eaux usées et va aussi



Photo n°15 : Le projet de nouvelle station d'épuration (Source : SISBA)

pouvoir assurer l'arrivée de nouvelles populations. L'ancienne station d'épuration était devenue obsolète en ce qui concerne les obligations réglementaires et elle était en sous-capacité vis-à-vis de la quantité d'eau à traiter. La capacité de la station a été multipliée par 23, elle peut maintenant traiter les eaux usées de 3500 habitants. La commune pense pouvoir satisfaire les besoins en traitement des eaux usées pour une longue période avec cette nouvelle station d'épuration car elle s'appuie sur le fait qu'un nombre important d'habitants ne dépendent pas du traitement collectif des eaux car ils disposent de leur propre moyen de traitement des eaux usées. Pour notre part, nous nous interrogeons car il y a une obligation de raccordement au réseau collectif pour les logements se construisant dans le bourg et que la commune dépend également de la croissance de St Léger les Vignes.

2. Une complémentarité des équipements à l'échelle intercommunale.

La taille de la ville ne permet pas à celle-ci de disposer de services, d'équipements ou d'infrastructures

spécifiques. C'est l'intercommunalité Cœur Pays de Retz qui prend la relève pour répondre à des besoins particuliers de la population ou des besoins qui nécessitent une population plus importante pour être viable.

En ce qui concerne les établissements scolaires Port-Saint-Père dispose de 2 écoles. Les enfants et adolescents devront ensuite se déplacer en dehors de la commune. L'intercommunalité dispose de 4 collèges, 2 à Bouaye et 2 à Sainte-Pazanne et de 2 lycées à Bouaye, un général et technologique et un autre agricole. Le réseau de cars scolaires Lila effectue de nombreuses rotations entre les pôles scolaires et Port-Saint-Père ce qui permet de faciliter les liaisons. Les collégiens et les lycéens participent eux aussi aux migrations pendulaires évoquées précédemment.

La présence de nombreux établissements scolaires sur le territoire de l'intercommunalité est également un élément qui motive des ménages avec de jeunes enfants à s'installer à Port-Saint-Père.

Sur le territoire de l'intercommunalité et plus particulièrement à Sainte-Pazanne a été créé un nouveau complexe aquatique en 2013, dédié au sports, aux loisirs et au bien-être. Un tel complexe était inexistant sur le territoire de l'intercommunalité. Sainte Pazanne, située à 6 kilomètres de Port-Saint-Père, est qualifiée de pôle d'équilibre : elle se développe donc afin de répondre aux besoins des communes de l'intercommunalité.

Les différents services, équipements et commerces sont très utiles pour les personnes n'ayant pas de moyen de locomotion mais il faut rappeler que 86 % de la population travaillent en dehors de la commune, et va donc répondre à ses besoins à proximité de son lieu de travail. La présence

de services et commerces de proximité participe à la mise en place d'une qualité de vie plaisante.

3. Planète sauvage : vecteur de visibilité ?

Planète sauvage, autrefois connu sous le nom de Safari africain est un parc zoologique situé à l'extrémité sud-ouest de la commune sur un site de 80 hectares. Il accueille plus de 1000 animaux en semi liberté dont des dauphins qui sont une exception dans les Pays de la Loire. La semi liberté des animaux, la présence de dauphins, mais aussi la possibilité de dormir dans le parc lui confère une certaine attractivité en Loire-Atlantique.

Il n'y a pas de lien étroit entre la présence du parc zoologique et notre étude sur la division parcellaire en tant que telle mais cependant l'arrivée de ce parc zoologique en 1992 et son développement ont permis à la commune de se faire connaître à l'échelle du département voire même de la région. Les personnes ayant visité le parc savent maintenant que la commune de Port-Saint-Père est très facilement accessible, proche de Nantes et que l'environnement y est agréable.

Ce parc zoologique a également permis le développement économique de la commune avec l'arrivée de nouvelles structures de tourisme au sein du parc : restaurants, hébergements en yourtes mais aussi dans le centre-bourg de la commune avec la création d'un hôtel trois étoiles et la rénovation du camping municipal.

Conclusion

De nombreux éléments de nature diverse et variée participent à rendre attractif le territoire de Port-Saint-Père mais ils peuvent être vus comme des contraintes dans certains cas, comme c'est le cas pour des parcelles AOC jouxtant le bourg et qui ne permettent à l'urbanisation de pouvoir se développer sur les abords de la zone urbanisée.

D'autres éléments, les servitudes liées aux monuments historiques, la protection des zones humides ou des forêts ne sont pas concrètement des contraintes à l'urbanisation car sur ces espaces il n'y a pas de pression foncière. L'offre est inexistante mais la demande également.

Les spécificités de la commune explicitées précédemment sont assimilables à un cadre au premier sens du terme. Un cadre permet de mettre en valeur un objet, ici Port-Saint-Père, mais le borne. C'est ce bornage environnemental, juridique ou anthropique qui est notamment à l'origine de la nécessité de densifier le tissu urbain existant, mais cette densification s'est effectuée à l'encontre de certaines volontés municipales.

Partie II

**La dérive d'un urbanisme
non contrôlé d'initiative
individuelle.**

Après une étude précise des raisons qui font de Port-Saint-Père une commune périurbaine attractive et néanmoins limitée dans l'extension de son urbanisation, nous avons identifié l'enjeu d'un équilibre à trouver entre protection de l'environnement et développement urbain. A présent, nous allons analyser comment s'illustre cet enjeu sur le territoire à travers un état des lieux de la division-construction et de ses effets. Cela pointera la nécessité d'une maîtrise du phénomène.

A. Quelles évolutions urbaines et quelle place pour la division-construction ?

1. Du bourg compact à la commune périurbaine

Depuis son apparition, Port-Saint Père a beaucoup évolué dans son statut et son image urbaine. Aujourd'hui la commune présente des visages différents qu'il est intéressant d'analyser, tout comme les processus qui ont fait de Port-Saint-Père une petite ville en mutation, avec en dernier lieu le phénomène de division-construction.

a. Port-Saint-Père, une localisation privilégiée

La première mention de Port-Saint Père date du V^e siècle, lorsqu'une communauté de moines fondée par Saint-Martin à Vertou crée la paroisse de Port-Saint-Père. Le prieuré de Saint-Martin apparaît à ce moment-là, à l'emplacement de l'actuelle mairie.

Installé sur les rives de l'Acheneau, Port-Saint-Père devient le seul lieu de passage sur la rivière, un point privilégié d'accès au Pays de Retz, désigné par certains comme la « clé de tout le Pays de Retz ». La position privilégiée de Port-Saint-Père a fait sa prospérité, comme le montre le grand nombre de châteaux et domaines présents sur la commune. Le rétrécissement naturel de la rivière à cet endroit en a fait le seul point de passage des routes commerciales. En effet, un bac effectuait la traversée et un péage y est demandé. L'actuelle rue de Pornic constitue l'axe historique entre Rezé et Machecoul ou Bourgneuf-en-Retz.

La commune est gouvernée par un système féodal classique dans lequel la maison seigneuriale est le château de la Tour. Au XV^e siècle, la nouvelle châellenie de Briord monte en puissance et concurrence celle de la Tour jusqu'à la révolution française.



Photo n°16 : Le nouvel alignement dans la rue principale, avec l'une des seules maisons conservées (Source : Au coeur du Pays de Retz)

Le 10 septembre 1793, un incendie ravage le village, ne laissant que « 3 maisons debout » sur 135 bâtiments. Lors de la reconstruction, l'ingénieur Grolleau dresse un nouveau plan avec alignement sur la rue principale **(photo 16)**, « rendu possible par destruction des maisons en saillie ».

En 1830, un pont de pierre **(photo 17)**, construit par Aristide de Granville, alors maire de Port-Saint-Père, remplace le bac mais le péage est conservé. Cet ouvrage entraîne la démolition nécessaire de plusieurs maisons afin d'avoir une assise suffisante. Une passerelle métallique, construite en 1891, est ajoutée du côté du bourg.

En 1972, la route nationale 751 est déclassée et change de tracé pour contourner Port-Saint-Père, coupant ainsi le bourg des hameaux Bellevue et Pré Mériet.

b. Evolution du bâti, la périurbanisation d'un bourg rural

Comme nous l'avons vu, le village de Port-Saint-Père a changé de statut au cours de l'histoire, passant de fief seigneurial à commune périurbaine. Ces mutations sont visibles dans l'évolution de sa forme urbaine, tant dans le bourg que dans les nombreux hameaux alentours.

- le bourg

- La Carte de Cassini **(carte 17)**, datant du XVIII^e siècle montre un bourg groupé en deux parties se développant sur l'axe de Rezé à Machecoul. Les deux entités prennent place de part et d'autre de l'acheneau, sur les coteaux, de façon à peu près égale. Les zones inondables autour de la rivière forment une scission entre elles. Le quartier nord est regroupé autour du château de la Tour, tandis que



Photo n°17 : Le pont, longtemps le seul passage sur l'acheneau (photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)



Carte n°17 : Le bourg compact du XVIII^e siècle (Source : Loire Atlantique vu du ciel)

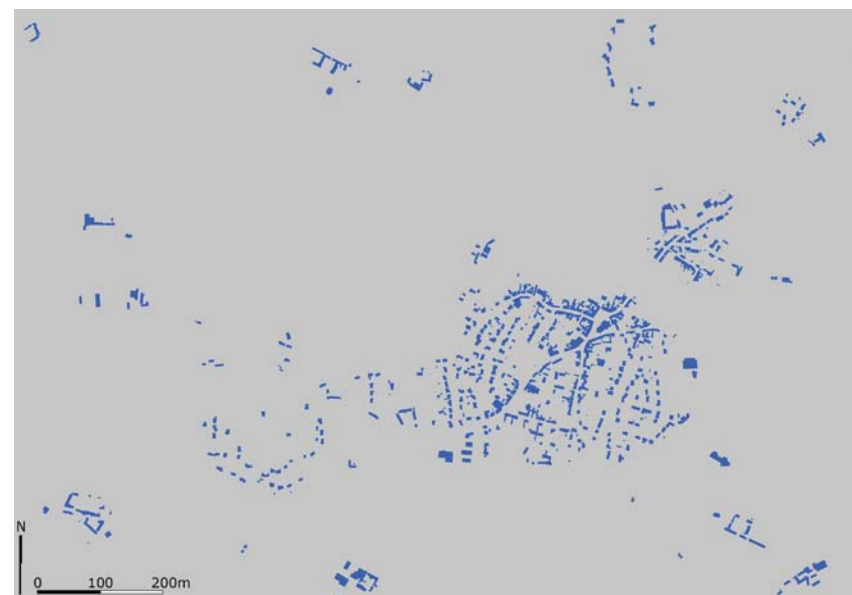
le quartier sud est organisé autour de l'église. Des rues secondaires forment un réseau autour de l'axe principal. On observe à l'ouest les quelques bâtiments formant le prieuré. Le reste de la commune est couvert de petits hameaux agricoles constitués de quelques fermes.

- En 1949 (**carte 18**), le bourg s'est développé de façon inégale. Au nord de l'Acheneau, le quartier a gardé une emprise quasi similaire au XVIII^e siècle, en très légère expansion. Au sud, le village s'est étendu le long de l'axe principal, la rue de Pornic, et le long de la rue de la Raterie en direction de Saint-Mars-de-Coutais. Le village a pris une image de village-carrefour, dans une urbanisation relativement dense autour des axes viaires. Les hameaux dans le reste de la commune ont peu évolué et gardé leur forme d'origine.



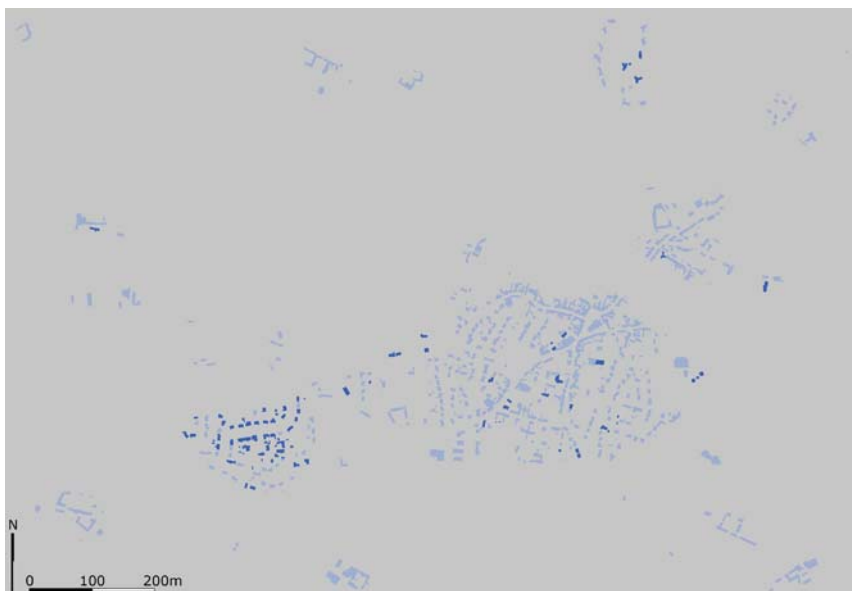
*Carte n°18 : 1949, l'urbanisation le long des axes principaux
(Source : Loire Atlantique vu du ciel)*

- En 1999 (**carte 19**), le village a connu une véritable expansion, s'éloignant fortement de son principe d'urbanisation originel. Le quartier nord n'évolue toujours pas, alors que le sud de l'Acheneau s'est très largement étendu. L'urbanisation alors en front de voirie est désormais beaucoup moins dense et dans une logique d'urbanisation pavillonnaire. La RD 751 coupe le centre-bourg d'un nouveau quartier en formation à l'ouest, le lotissement pavillonnaire peu dense de la Case aux Renards. Au nord-est, le lotissement des Salettes fait également son apparition.

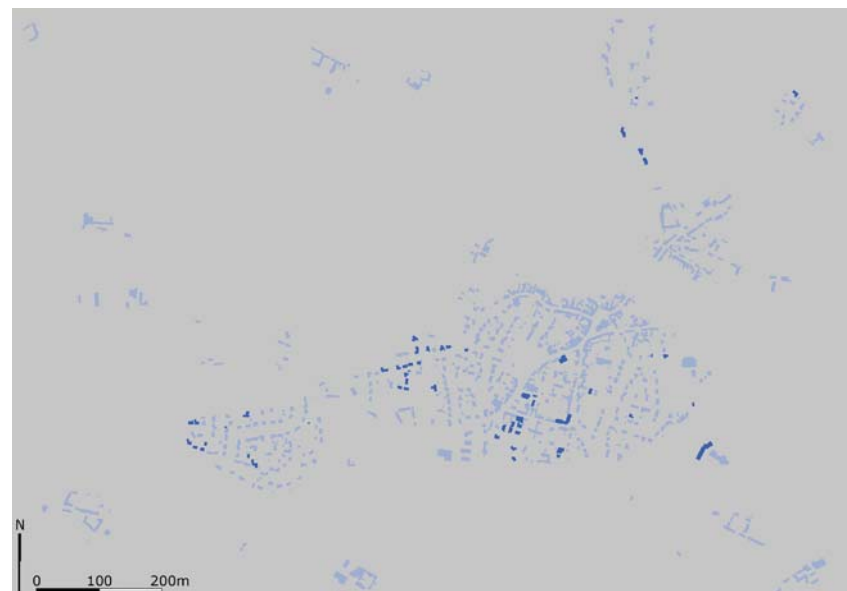


Carte n°19 : 1999, le développement de l'habitat pavillonnaire (réal. le groupe Atelier)

- En 2004 (**carte 20**), l'urbanisation du bourg s'est faite principalement dans le lotissement de la Case aux Renards, toujours dans une logique d'urbanisation pavillonnaire. Dans le bourg, quelques constructions anecdotiques prennent place dans des dents creuses ainsi que dans le



Carte n°20 : 2004, le développement de la Case aux Renards (réal. le groupe Atelier)



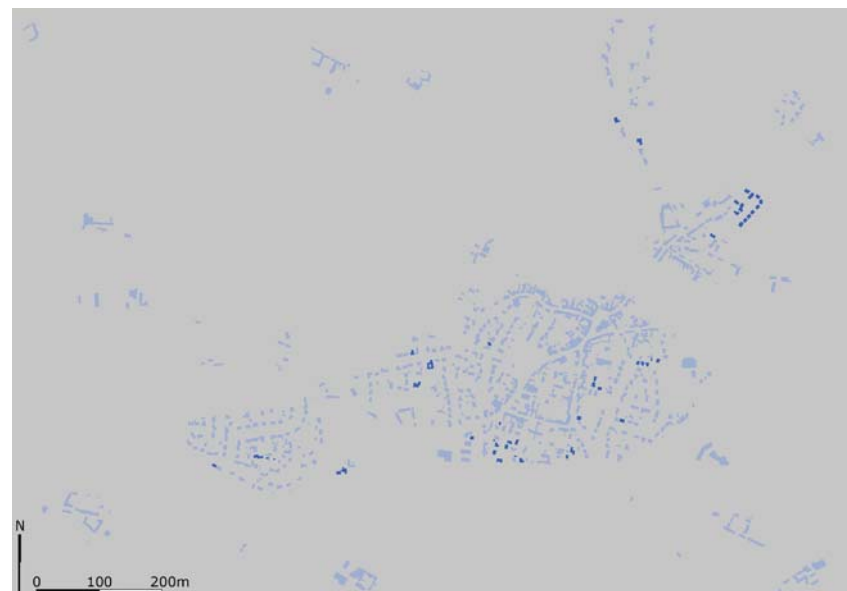
Carte n°21 : 2009, les opérations de renouvellement urbain (réal. le groupe Atelier)

lotissement des Salettes.

- En 2009 (**carte 21**), le lotissement de la Case aux Renard continue sa construction mais de façon plus lente. C'est le cas également dans le lotissement des Salettes. Dans le centre-bourg, l'arrière du prieuré s'urbanise au sein d'une opération pavillonnaire, tandis qu'on note l'apparition d'opérations de logements groupés le long de la rue du Fief l'abbé.

- En 2012 (**carte 22**), on note une augmentation des divisions/constructions dans le centre-bourg, de façon anarchique. Au nord de l'Acheneau, une opération de logements groupés prend place à la sortie du village, à proximité du réseau viaire existant.

Le bourg étant très contraint, l'extension urbaine s'est



Carte n°22 : 2004, les opérations d'ensembles (réal. le groupe Atelier)

II _ La dérive d'un urbanisme non contrôlé d'initiative individuelle.

faite par le biais du développement des hameaux et des zones d'entrées de ville souvent bien desservies par les axes de communication.

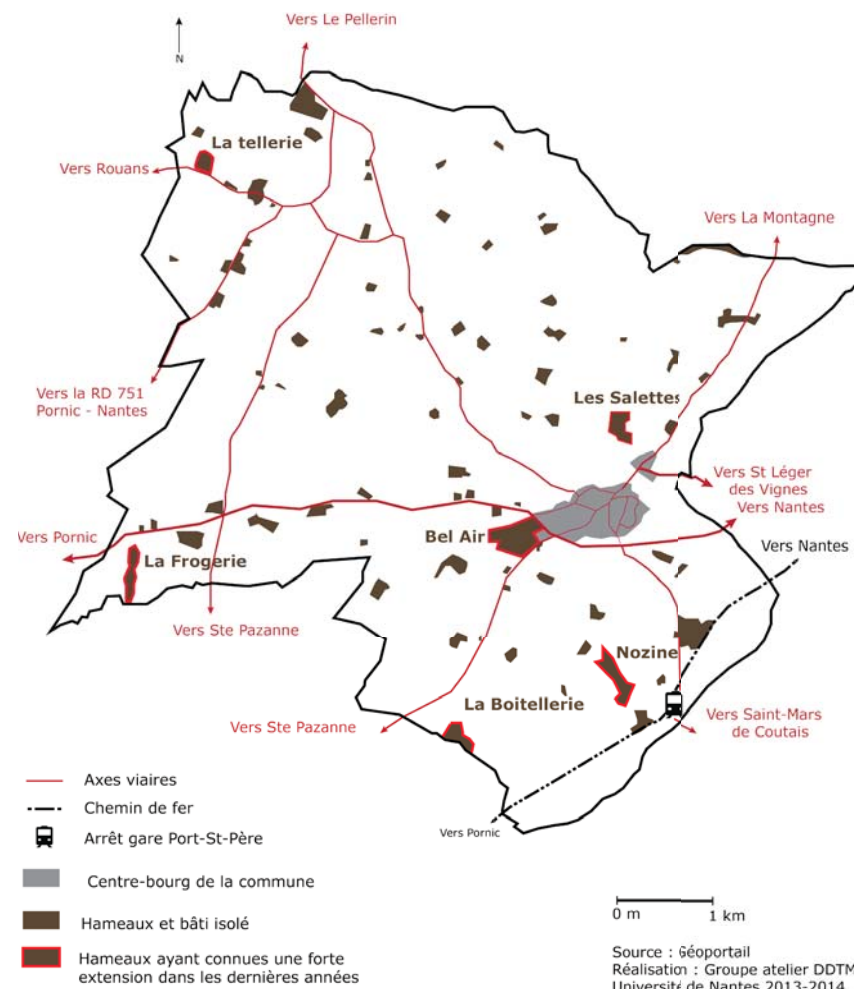
- *L'augmentation de certains hameaux*

Sur la commune de Port-Saint-Père, on note la présence de nombreux hameaux, près de 90, de styles différents. Certains ont conservé leur forme et leur architecture originelles : formes concentriques, bâtiment en R+1, présence de briques sur les modénatures et pierres de tailles. Ils sont issus d'un héritage du monde agricole.

D'autres ont connu une urbanisation et une extension récente importante (**carte 23**): formes linéaires le long des axes de communications ou lotissements, maisons de plain pied, absence de pierre, crépît et tuile... Ceux-ci sont en rupture avec l'architecture et les formes urbaines anciennes (**photo 18**).



Photo n°18 : L'extension du hameau des Salettes, un urbanisme pavillonnaire (photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)



Carte n°23 : Une croissance des hameaux inégale (réal. le groupe Atelier)

- la Boitellerie : au sud de la commune, ce hameau, de forme linéaire, compte 7 nouvelles constructions entre 2004 et 2011, entre remembrement parcellaire et divisions-constructions.

- Nozine : A proximité de l'arrêt du TER, le hameau est également linéaire mais de plus grande importance. 11 nouvelles constructions ont vu le jour en primo-urbanisation et divisions-constructions (**photo 19**).



Photo n°19 : L'évolution du hameau de Nozine (Source : Loire Atlantique vu du ciel)

- La Tellerie : proportionnellement, c'est le hameau qui a le plus évolué, avec 11 primo-constructions et divisions-constructions. Ce hameau a gardé son image originelle de hameau groupé (**photo 20**).

- La Frogerie : à l'extrême ouest de la commune, 8 constructions se sont faites entre 2003 et 2007 dans ce hameau linéaire. En grande majorité, il s'agit de divisions-constructions (**photo 21**).



Photo n°20 : L'évolution du hameau de la Tellerie (Source : Loire Atlantique vu du ciel)



Photo n°21 : L'évolution du hameau de la Frogerie (Source : Loire Atlantique vu du ciel)

c. Les années 2000, renouvellement urbain et opérations d'ensemble

En plus de ces constructions individuelles, plusieurs opérations d'ensemble se sont créées dans le bourg.

- Le Clos de Retz (**photo 22**), situé dans la rue du Fief l'abbé, est une opération privée alliant un immeuble d'appartements sur rue à des maisons de ville en deuxième rideau. Débutée en 2006, elle offre une mixité de logements, des T2, T3, et des maisons avec jardin et garage. Cette opération est menée conjointement avec celle du Moulin de la Rivière, qui se constitue de 10 lots à bâtir de 500 à 700 mètres carrés. La voirie commune aux deux opérations est prise en charge par la commune, avec répercussion du coût sur les acheteurs. Ceci est un bon exemple de renouvellement urbain au cœur du village.



Photo n°22 : L'opération du clos de Retz (photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13, source : journal communal)

- Au croisement de la rue de la Raterie et de celle du Fief l'abbé, une opération de 21 logements allant du T2 au T3 cherche une mixité sociale et générationnelle (**photo 23**). Le terrain a été préempté par la commune et cela mettait fin à un litige d'indivision. L'opération, construite en 2007, est suivie par une société coopérative d'accès sociale à la propriété. Le bâtiment, avec une architecture urbaine, semble être un précurseur d'une évolution possible de l'image du bourg.



Photo n°23 : Opération de logements collectifs (photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

- La commune accueille également des lotissements privés. L'un des meilleurs exemples est le lotissement des Salettes, situé à proximité du château de la Tour, au nord-est de l'Acheneau, en continuité du lotissement existant. Les parcelles vendues à bâtir sont ici de taille très importante, allant de 3000 à 4000 mètres carrés. 10 lots sont proposés et le PLU a dû être modifié pour permettre la réalisation du projet. Cette opération est assez contradictoire avec la volonté de la commune

d'optimiser au maximum le potentiel foncier.

- A la sortie du village en direction de Brains, l'opération des Granges est portée par un aménageur immobilier, suivant un cahier des charges défini par la commune (**photo 24**). 14 maisons individuelles côtoient un collectif de 4 logements, ainsi que des lots libres de constructions entre 500 et 600 mètres carrés. L'objectif est de créer un petit quartier dans une configuration de « cœur de hameau ». Cependant, cette opération semble déconnectée du reste du réseau urbain et son intégration n'est que peu effective.



Photo n°24 : Opération des Granges (photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

d. L'évolution du paysage bâti, perte d'une identité architecturale ?

L'incendie de 1793 a détruit une grande partie du bourg, ne laissant que peu de maisons de l'époque. Il est ainsi très difficile de trouver une architecture locale à Port-Saint-Père. Cependant on peut se baser sur l'architecture des hameaux ainsi que dans le reste du Pays de Retz pour se faire une idée de l'architecture locale.

• *Formes architecturales et urbaines, d'hier et d'aujourd'hui*

L'architecture locale se caractérise par des bâtiments le plus souvent parallèles à la rue, maisons de maîtres, châteaux, maisons mitoyennes villageoises et pavillons. Ils s'implantent en bord de voirie (**carte 24**), formant un front bâti la plupart du temps jointif le long de petites rues longues et non rectilignes et de places, comme c'est le cas pour la rue de Pornic, la rue du Fief l'abbé, la rue de la Raterie ou encore la rue de Briord. Dans les hameaux, ils s'organisent autour d'un espace public, que ce soit une rue ou une voirie élargie faisant cour comme dans les différents hameaux de Port-Saint-Père.



Carte n°24 : Le bâti vernaculaire implanté en front de voirie (réal. groupe Atelier)

Le tissu urbain ancien est relativement dense à l'exception des demeures bourgeoises qui sont entourées par un parc arboré.

Les constructions, plus longues que larges, sont

globalement assez basses, ne dépassant pas les deux niveaux. Le rythme est donné par des légers décalages de hauteur entre bâtiments contigus. Ponctuellement, une construction dépasse du reste du bâti, par un étage supplémentaire ou la présence d'une grange. Ces dernières sont ouvertes sur au moins un côté, avec de grands piliers maçonneries carrés.

Les toits, parallèles à la voirie, ont une faible pente et sont couverts de tuiles canal ou d'ardoise pour les maisons les plus riches. Les baies sont plus hautes que larges, de dimensions modestes. Les linteaux, droits ou en arc brisé, sont constitués de bois ou de pierre. La diversité des percements, leur forme, leur dimension, et leur matériau d'encadrement en font une particularité. Les murs sont constitués de petits moellons maçonneries



Photo n°25 : La brique à Port-Saint-Père (photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

d'argile, enduits à la chaux et au sable. On observe des chaînages apparents aux angles et autour des baies. La chantignolle, brique historique de la région, apparaît sur de nombreuses constructions (photo 25).

Parmi les constructions nouvelles, les formes sont plus complexes, ce qui tranche avec la simplicité des habitations historiques (photo 26). Les toits sont également plus pentus même si les tuiles canal sont conservées. Cependant, on observe un nombre plus important de toitures à 4 pans, autrefois réservées aux constructions plus riches.



Photo n°26 : La confrontation de 2 architectures (photos prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

Les baies, de plus grande taille, sont plus larges que d'ordinaire. Les baies toute hauteur sont également plus fréquentes et les encadrements des percements disparaissent.

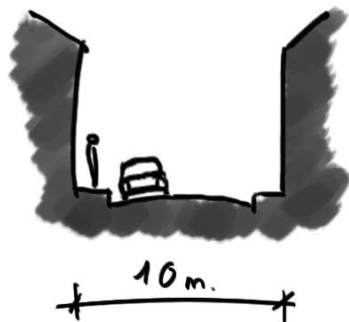
Les nouvelles constructions s'implantent en retrait de la voirie et des limites séparatives. Si on observe des différences de hauteurs entre les bâtiments, la distance qui les sépare entraîne une perte de rythme dans l'environnement urbain. Ainsi les espaces sont ressentis comme étant très lâches, avec une perte d'unité et d'urbanité.

- L'évolution du réseau viaire

Historiquement, dans le centre-bourg, les espaces viaires sont peu larges, d'une dizaine de mètres, avec des trottoirs étroits encadrant une chaussée simple ou double. Le réseau viaire se rétrécit et s'élargit, tout en courbes, évitant une impression de linéarité. Les façades des constructions donnent directement sur l'espace public, faisant front bâti. On peut également observer des petites venelles piétonnes entre bâtiments ou entre des murs hauts (**photo 27**).



Photo n°27 : Les ruelles étroites du bourg (photos prise par le groupe Atelier le 11/10/13)



Si l'on observe le lotissement de la Case aux Renards, la voirie est complètement différente. En effet, nous pouvons noter ici la présence de deux voies simples séparées par un alignement d'arbres central, avec deux contre-allées piétonnes séparées de la chaussée par des haies basses. La largeur totale est de 17 mètres, avec une impression d'espace lâche accentuée par le recul des bâtiments dans la parcelle (**photo 28**).

Au vu de cette caractérisation historique et de l'état des lieux ainsi dressé de l'urbanisation de Port-Saint-Père,



Photo n°28 : Les artères de la Case aux Renards (photos prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

nous pouvons tenter d'approcher la division-construction et la manière avec laquelle elle s'ancre sur le territoire port-saint-périn.

2. Retour sur la division-construction

Afin d'étudier le processus de division-construction, il convient d'abord de la définir en elle-même afin d'obtenir des clés d'analyse de ce processus sur Port-Saint-Père. Effectivement, loin de se limiter aux exemples que l'on peut trouver sur le territoire communal, la division-construction est un phénomène globalement répandu, et qui peut se définir par de nombreux aspects. Cette démarche paraît d'autant plus nécessaire que les études de ce phénomène restent récentes et que ce dernier peut s'avérer protéiforme. Néanmoins, il sera ensuite primordial de replacer la division-construction dans le contexte urbain de Port-Saint-Père et d'en étudier ses spécificités sur ce territoire.

a. La division-construction, un processus protéiforme

- Comment définir la division-construction ?

La division parcellaire est un phénomène qui est

présent dans le milieu urbain comme rural. Elle s'illustre dans le milieu rural majoritairement par le fractionnement de parcelles agricoles ou forestières lors de successions. Au cours de celles-ci le foncier agricole est susceptible d'être divisé en autant de part qu'il y a d'héritiers, cela pouvant impliquer un morcellement du foncier. Ces divisions parcellaires ne vont pas être obligatoirement suivies par la construction d'une habitation car elles s'opèrent dans des zones agricoles non constructibles et où il y a peu de pression immobilière du fait de leur localisation non stratégique (distance par rapport aux transports en commun, commerces, bassin d'emploi...). Sur ces espaces il y a cependant une pression foncière qui s'explique par plusieurs facteurs au rang desquels se trouvent le phénomène d'étalement urbain, l'usage agronomique ou non de ces terres agricoles, et leur qualité agronomique le cas échéant, ou encore des logiques de rétention de ce foncier.

Dans le milieu urbain, les problématiques sont autres. La division parcellaire peut correspondre à la phase précédant la construction d'une ou plusieurs maisons individuelles. Il est donc possible de parler de division-construction pour évoquer le phénomène de fractionnement d'une parcelle puis de construction de logements sur la ou les parcelles divisées. Ce phénomène a accompagné le développement des villes et connaît une recrudescence depuis les années 2000. La division-construction est issue d'une initiative particulière de la part d'un propriétaire privé qui, pour des raisons multiples, voit en la division-construction un bénéfice. La collectivité n'a pas le contrôle sur ce phénomène car les réglementations sont peu restrictives à ce sujet. Bien que le PLU détermine la taille de parcelle, le retrait de maisons par rapport à la voirie, la hauteur des bâtis ..., si le projet ne transige pas le règlement, il n'y a aucun

moyen pour la commune de s'opposer au projet. Cela pose question pour les municipalités subissant des pressions foncières importantes qui se sentent impuissantes face à l'évolution de l'urbanisation et de l'architecture de leur ville. Les municipalités ont la charge des raccordements des nouvelles maisons aux différents réseaux, et de la préservation du cadre de vie, entre autres. Il se pose alors la question du bénéfice de la division-construction pour les communes.

Ce phénomène s'intègre sans le vouloir dans une certaine logique de respect de l'environnement. En effet, depuis la loi SRU puis la « grenellisation » des documents d'urbanisme, est présente une volonté forte de limiter l'étalement urbain sans remettre en cause le développement des villes. Le SCoT encourage donc de recourir à la densification du tissu urbain existant afin d'optimiser le foncier.

- *La division-construction au sein des autres modes de production de logements*

La distinction entre les différents modes de production de logements est difficile. La division-construction s'effectue par la mise en place de nouvelles limites de propriété. Ainsi, là où il y avait une seule propriété, il y en aura désormais deux ou plus. Ce mode de production dans les zones urbanisées des communes est généralement peu consommateur de foncier, les terrains étant de petites tailles. C'est une sorte d'optimisation du foncier. Pour se donner un ordre d'idée, sur le secteur de la CARENE¹², la division-construction représente 18% de la production totale de logements. La primo-urbanisation consiste à l'urbanisation de parcelles encore vierges de toute construction. Elle se caractérise par des parcelles de grandes tailles à la périphérie des

communes, c'est à dire sur les zones naturelles ou agricoles. Elle représente 18% de la production totale de logements mais occupe 28% du foncier consommé par la production de logements¹³ sur la CARENE.

Les opérations d'ensembles correspondent ici à la part la plus importante de création de logements avec 70 %. Elles s'illustrent par des ZAC ou du logement collectif diffus dans les zones urbanisées. Elles se situent autant dans le centre pour ce qui concerne le logement collectif que sur les friches pour les lotissements créés dans le cadre de ZAC. La consommation de foncier varie en fonction des opérations.

En théorie, la distinction entre les différents modes de production de logements semble simple. Cependant, une division-construction peut être assimilée à une opération d'ensemble lorsqu'il y a création de plusieurs maisons sur la partie du terrain qui a été cédé (photo 29).



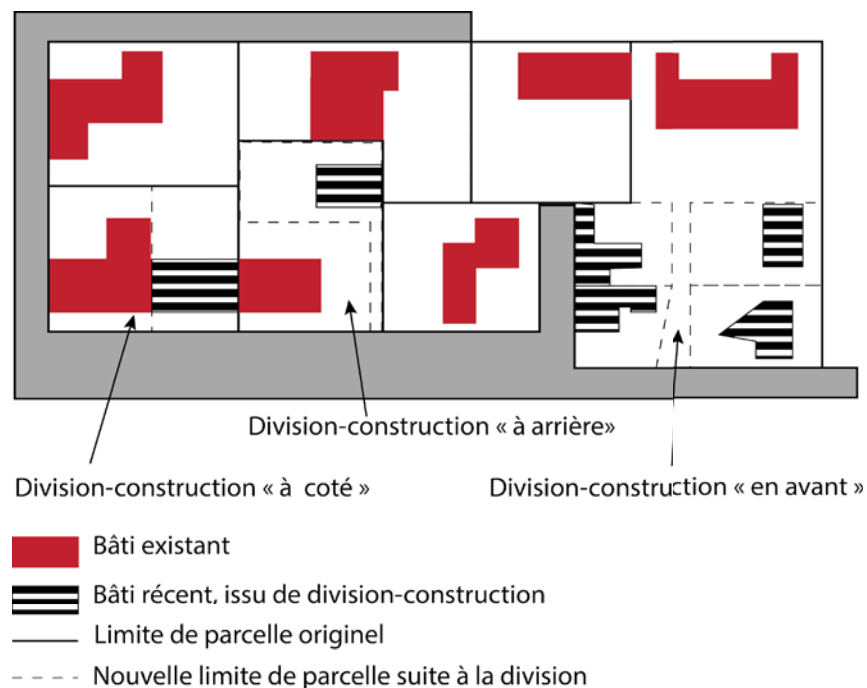
Photo n°29 : Un exemple d'une division parcelaire qui prête à discussion (réal. groupe Atelier)

La loi amplifie ambiguïté car selon l'article L.442-1¹⁴ du Code de l'Urbanisme « toute division construction est considérée comme un lotissement » mais cet article

induit de nombreuses exceptions. Dans tous les cas, un lotissement avec création de voies ou d'espace commun aura un régime juridique plus contraignant qu'un lotissement issu de division-construction sans création de nouvelle voie. Cette loi a permis l'élargissement de la notion de lotissement, ce qui permet aux collectivités locales d'avoir d'avantages recours à des promoteurs privés et de se délester de certains frais.

• Les différentes formes de division- construction

En ce qui concerne à proprement parler de la division-construction, celle-ci s'exprime sous différentes formes (schema 1).



Schema n°1 : Les différents types de divisions-constructions (réal. groupe Atelier)

13_ Chiffre issu du mémoire de Tristan Monvoisin sur le BIMBY

14_ Constitue un lotissement la division en propriété ou en jouissance d'une unité foncière ou de plusieurs unités foncières contiguës ayant pour objet d'en détacher un ou plusieurs lots destinés à être bâtis

Elle peut s'effectuer par la construction d'une nouvelle maison en fond de parcelle et on parlera alors d'une stratégie de construction « à l'arrière ». Si la nouvelle construction s'implante dans la continuité du bâti actuel, la stratégie employée sera qualifiée de construction « à côté ». Une construction en avant de parcelle, on fera référence à une stratégie de construction « à l'avant ». Il y a donc des variantes dans la forme de la division-construction.

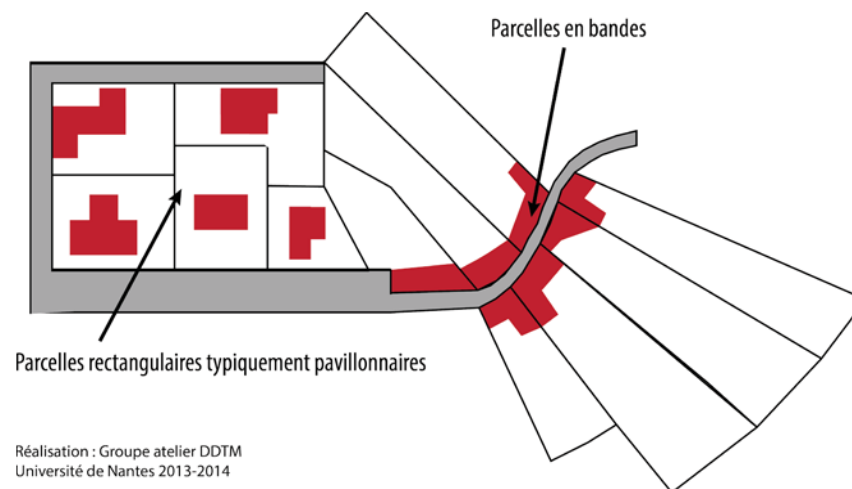
b. Etat des lieux de la division-construction sur Port-Saint-Père

Il convient désormais de nous intéresser à l'ADN du territoire, le parcellaire. Ce dernier a subi une mutation entre le bourg et ses extensions. Nous nous attarderons ensuite sur le phénomène particulier des divisions-constructions, dans leur localisation et leurs caractéristiques, tout en identifiant une typologie formelle ou de processus d'urbanisation.

- L'évolution du parcellaire

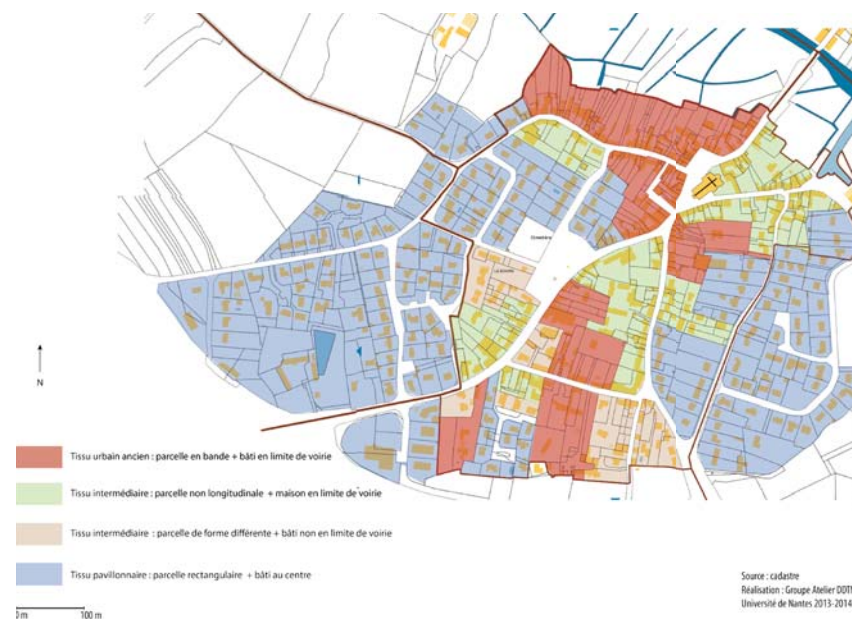
La distinction entre le tissu urbain à proximité du bourg et celui qui s'est développé plus tardivement s'illustre également par les différentes formes de parcelle. Dans le centre-bourg, les parcelles sont étroites et longues, perpendiculaires à la voirie. On peut alors parler de parcelles en bandes (**schema 2**).

Elles sont aussi présentes dans les hameaux, où on peut observer des parcelles de forme irrégulière. Dans les extensions les plus récentes du village, on note une grande différence dans la forme des parcelles (**carte 25**). Elles sont plus larges et moins longues, de dimensions et de formes plus homogènes et similaires. Les limites



Réalisation : Groupe atelier DDTM
Université de Nantes 2013-2014

Schema n°2 : Deux typologies de tissu parcellaire (réal. groupe Atelier)



Source : cadastre
Réalisation : Groupe Atelier DDTM
Université de Nantes 2013-2014

Carte n°25 : Différentes formes de parcelles (réal. groupe Atelier)

de parcelles sont le plus souvent parallèles. Certaines opérations, comme celle des Granges, créent des résidus de parcelles, peu intelligibles et qu'il est très difficile de bâtir par la suite.

Par principe, les opérations de division-construction influent sur le tissu parcellaire. Il convient de faire un état des lieux de ce processus.

- *Nombre et localisation des divisions-constructions*

A partir de l'étude des permis de construire et en recoupant ces données avec l'évolution du parcellaire entre 2006 et 2013, nous pouvons en tirer une tendance par année concernant les divisions-constructions. Ainsi, il apparaît que parmi les opérations de construction dans la commune, sur cette période, près de 45 % sont dues à la division-construction, soit près de la moitié des opérations. Par opération de division-construction, nous entendons bien une division de terrain ayant été suivie d'une nouvelle construction. Dans ce cas, il est évident que la volonté du propriétaire est de diviser son bien à une fin de vente, pour y voir ensuite une nouvelle construction. Nous voyons par conséquent la part plus qu'importante que prend ce processus dans l'urbanisation de la commune, avec 49 opérations de division-construction.

Ceci est à relativiser quant à la production de logements. En effet, sur la période de 2006 à 2013, 187 logements ont été construits sur Port-Saint-Père. Dans ce nombre, certaines opérations ont permis de créer plusieurs logements, à l'instar du Clos de Retz ou du quartier des Granges, comme nous l'avons vu. Sur cette somme, 49 logements sont dus à la division-construction, soit près d'un quart. En effet, la production de logements par le biais de ce processus est moins importante que par des opérations

d'ensembles, du fait de l'aspect privé de l'initiative. Cela reste tout de même une part non négligeable de la production de logements avec les opérations d'ensembles et la primo-urbanisation individuelle.

Sur une période aussi courte, et à partir de chiffres peu élevés, il est difficile de ressortir une tendance d'évolution du processus. Chaque année, le nombre d'opérations sur le sol de la commune fluctue, mais on peut noter une proportion de division-construction sensiblement similaire d'une année sur l'autre, entre 40 % (en 2012) et 47 % (en 2011), et allant jusqu'à 61,5 % en 2006.

Il est intéressant de se pencher également sur la localisation de ce processus. En effet, on note que 60 % des divisions constructions ont lieu dans les hameaux, et donc 40 % dans le bourg élargi, à savoir le bourg historique avec le lotissement de la Case aux Renards et les Salettes. Cela est cohérent avec la peur de la commune de voir une urbanisation incontrôlée dans les hameaux. De plus, dans le bourg, les divisions-constructions ont lieu non pas dans le tissu ancien mais dans le tissu pavillonnaire lâche.

- *Typologie des divisions-constructions*

On peut définir un certain nombre de types de division-construction selon les parcelles créées et le positionnement des nouvelles constructions.

- La division-construction que nous pourrions qualifier de **simple** ; la parcelle divisée donnant lieu à deux nouvelles parcelles. La limite séparative créée entre ces parcelles est le plus souvent parallèle à l'une des limites existantes. Chaque nouvelle parcelle a un accès direct à la voirie (**schema 3**).



Schema n°3 : Des divisions-constructions simples dans le bourg (réal. groupe Atelier)

- **Complexe**, la division se fait à partir de plusieurs parcelles, appartenant le plus souvent à la même unité foncière. La forme de parcelles créée est indéfinie et cela s'apparente en partie à un remembrement (**schema 4**).



Schema n°4 : Une division-construction complexe dans le bourg (réal. groupe Atelier)

- En **drapeau**, selon la forme créée. La parcelle à diviser possède un espace libre en second rideau, la parcelle créée se trouve donc en majeure partie à l'opposé de la voirie et possède une excroissance de faible largeur en direction de cet accès (**schema 5**).



Schema n°5 : Une division-construction en drapeau dans un hameau (réal. groupe Atelier)

- En **avant** de la parcelle, la parcelle créée a un accès direct sur la voirie, mais au contraire de la parcelle en drapeau, sa surface principale est située devant la construction existante (**schema 6**).



Schema n°6 : Une division-construction en drapeau et une «en avant» dans le bourg (réal. groupe Atelier)

- **Locative**, la parcelle créée n'a pas de forme définie mais se caractérise par son usage, comme construction locative. Elle se remarque le plus souvent par la présence de plusieurs constructions sur la parcelle créée (**schema 7**).



Schema n°7 : Une division-construction simple et une locative dans le bourg (réal. groupe Atelier)

- **Multiple**, la division donne lieu à plusieurs parcelles, que ce soit de façon simple, ou en drapeau (**schema 8**).



Schema n°8 : Une division-construction multiple dans un hameau (réal. groupe Atelier)

- *Caractéristiques des divisions-constructions créées*

Nous sommes en présence de parcelles créées qui ont une spécificité et une incidence sur la forme urbaine. En effet, leur localisation dans des tissus lâches n'incite pas les propriétaires à créer des parcelles de grande taille. Ainsi, la moyenne est de 835 mètres carrés, pour des parcelles allant de 390 à 2175 mètres carrés. La taille des parcelles créées varie grandement d'une opération à l'autre et est évidemment dépendante de la parcelle d'origine. Le rapport entre la parcelle créée et la parcelle existante n'est jamais supérieur à un demi.

Nous l'avons vu, les parcelles créées par division-construction sont de formes diverses et ne se rapprochent en aucun cas des parcelles du tissu ancien. Nous sommes ici en présence de formes urbaines assez différentes du centre-bourg. La majorité des constructions ont un vocabulaire similaire à celui des lotissements pavillonnaires, avec une implantation en centre de parcelle. La norme reste donc le retrait par rapport à la voirie et n'a pas d'incidence sur la perception que nous pouvons avoir de l'espace. Nous restons dans une image de lotissement et cette relative densification ne crée pas d'urbanité comme elle existe au droit de l'église dans le bourg. Dans quelques cas, la construction s'implante en limite séparative. Cette implantation est due dans la plupart des cas à la forme de la parcelle et à ses dimensions. Le nouveau propriétaire, afin de gagner de l'espace, construit en limite séparative, plus par obligation que par volonté.

Après avoir de cette manière procédé à un état des lieux de la division-construction sur Port-Saint-Père, nous pouvons à présent en esquisser les conséquences sur le territoire, et observer, dans un contexte élargi, l'impact de la division-construction sur l'urbanisation.

B. Les questions soulevées par la division construction

La division-construction, à l'initiative privée, impacte le territoire dans lequel elle s'inscrit. Elle bouleverse, de par sa nature même, l'équilibre social ou les formes urbaines, par exemple, et justifie en cela des mesures réglementaires et opérationnelles. C'est ainsi que le mouvement de notre étude comparera des études de la division-construction avec nos observations propres sur Port-Saint-Père afin de diagnostiquer les effets possibles de la division-construction et d'ouvrir des perspectives possibles de régulation de ce processus, ou du moins d'attirer l'attention sur des enjeux spécifiques à celui-ci.

1. Les répercussions de la division-construction sur les réseaux viaires

a. La pression sur les réseaux viaires exercée par le processus de densification par division-construction

Contrairement à ce que l'on pourrait à priori penser, la densification préoccupe davantage les habitants à propos du trafic automobile, et sur son potentiel de saturation, que sur la consommation d'espace et le resserrement de voisinage¹⁵. Effectivement, la densité du trafic et l'allongement des temps de déplacement sont les conséquences les plus préoccupantes pour les habitants. L'effet NIMBY¹⁶ s'exprime donc plus contre le développement de routes que contre l'arrivée de ménages qui ont fait le même choix résidentiel que ceux déjà présents. Pour desservir de nouvelles constructions ou pour réguler le trafic, l'ouverture de nouvelles voies est toujours vue d'un bon œil tant que cela n'est pas devant

15_ « Lotir les lotissements - Conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel », équipe IPRAUS : M. Ferrand, M. Le Roy, B. Le Roy – G. Desgrandchamps – J.M. Léger, juillet 2008

16_ Not In My Back Yard (pas dans mon jardin)

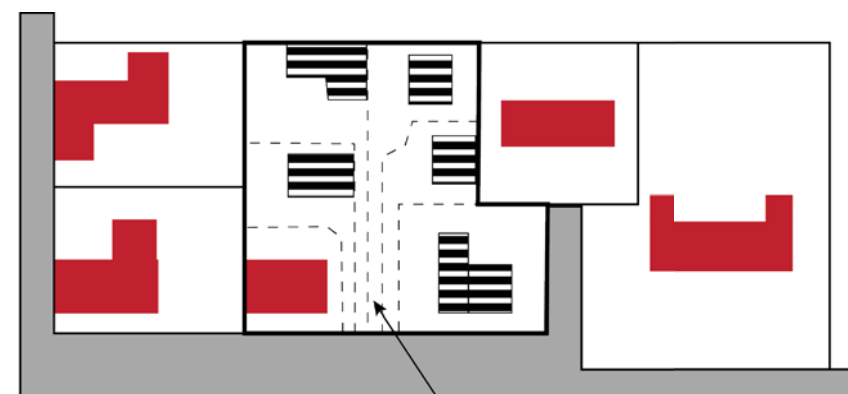
chez soi, pour éviter toute pollution sonore ou visuelle. Quant aux nouvelles dessertes de maisons individuelles s'appuyant sur la trame viaire existante, plusieurs configurations s'observent. Ainsi, les voiries « en raquette » ou en impasse par exemple (**photo 30**), à caractère semi-privé, sont peu ouvertes sur les principales voiries existantes et peu propices aux modes de déplacement doux (vélo et marche) et à la desserte en transports collectifs.



Photo n°30 : Exemple de voirie en raquette à gauche et en arête de poisson à droite (Source : *Densifier l'habitat pavillonnaire : des démarches individuelles aux projets collectifs* », Sylvain Petitet, *Métropolitiques*, 20/03/2013)

Par ailleurs, une des solutions choisies des nouvelles constructions issues de la division parcellaire est de créer une desserte « en drapeau » (**schema 9 & photo 31**), c'est-à-dire que la nouvelle parcelle comporte une desserte privative et aucun espace collectif, partagé. Cette solution est choisie non seulement dans les voiries en impasse ou en raquette mais aussi dans les autres voiries.

Cette desserte privative accentue la pression sur les réseaux viaires et réduit la capacité d'intervention publique dessus. C'est ce pourquoi Sylvain Petitet parle d'un urbanisme de « passager clandestin »¹⁷ ; qui ne se préoccupe ni de l'état ni de la capacité réelle des infrastructures (de la voirie et des stationnements, mais aussi des réseaux d'eau, d'assainissement ou d'énergie).



- Bâti existant
- Bâti récent, issu de division-construction
- Limite de parcelle originel
- Nouvelle limite de parcelle suite à la division

Division parcellaire en drapeau

Schema n°9 : Division parcellaire en drapeau (réal. groupe Atelier)



Photo n°31 : Illustration d'un division parcellaire en drapeau a Aulnay sous Bois (93) (Source : *Etude du tissu pavillonnaire de Seine Saint Denis* par Louise Garcia et Bénédicte Vacquerel de la DRIEA)

17_ « Densifier l'habitat pavillonnaire : des démarches individuelles aux projets collectifs », Sylvain Petitet, *Métropolitiques*, 20/03/2013.

Dans certaines villes la division parcellaire en drapeau est interdite car elle produit une saturation du stationnement, elle augmente les vis-à-vis et ne prend pas en compte la capacité des différents types de réseaux.

Par ailleurs, la densification pavillonnaire par division parcellaire fait émerger la question des espaces publics. Leur faible qualité ou leur absence apparaît d'autant plus à cause de la densification pavillonnaire par division parcellaire. Celle-ci joue aussi sur la restructuration éventuelle des centralités, par exemple sur le déplacement des offres de commerces vers les zones les plus densifiées ou sur le besoin de recréer de nouvelles centralités.

b. Une question très prégnante à Port-Saint-Père

Port-Saint-Père est effectivement confronté à la question de la desserte des constructions, notamment dans les voiries « semi-privées » en proie à une densification par division-construction. Procédons à un état des lieux de ces voiries dans le centre-bourg (**carte 26**).

Dans la partie sud du bourg, on recense :

- une voirie en raquette
- une voirie en impasse

Dans la partie centrale du bourg apparaissent :

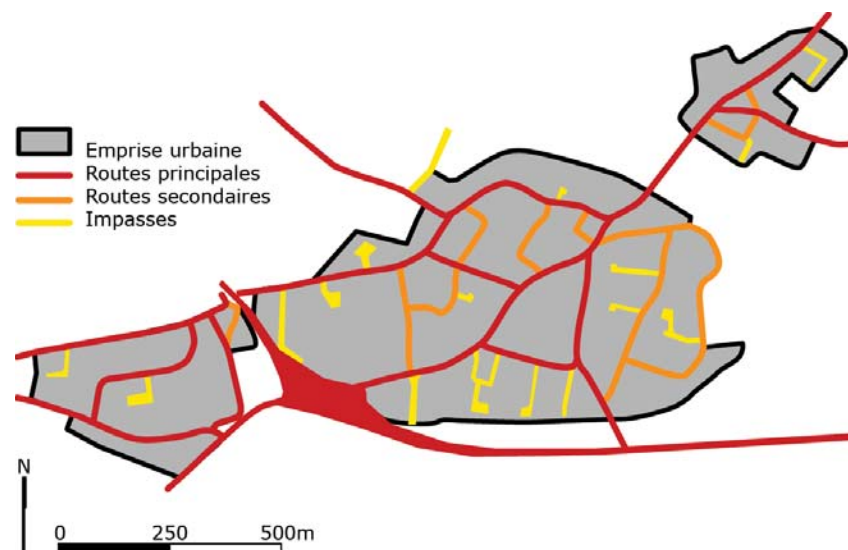
- une voirie en raquette
- quatorze voiries en impasses

Dans la partie nord du bourg, on compte :

- deux voiries en impasse

La densification de l'habitat dans ces voies nuit à la capacité d'intervention publique dessus, par exemple pour les prolonger.

Cette comparaison (**photo 32**) de la partie sud



Carte n°26 : Un réseau routier hiérarchisé, maillé de nombreuses de dessertes « semi-privées » en arête par rapport aux voies principales (réal. groupe Atelier)



Photo n°32 : La densification par division-construction de la partie sud du bourg de 2004 à 2012 (Source : Loire Atlantique vu du ciel)

entre 2004 (à droite) et 2012 montre la pression exercée sur les réseaux viaires par les opérations de divisions-constructions et de lotissements nouveaux. Cependant, les constructions disposant de places de stationnement privées, l'accès au réseau viaire reste dégagé. En outre, la voirie en raquette au centre, en jaune sur la vue aérienne, permet de créer des places de stationnement



Photo n°33 : L'aménagement de l'impasse des Ecureuils symbolisant la prégnance de l'automobile (Photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

supplémentaires (photo 33).

Si cette solution d'aménagement d'une voirie en raquette grâce à des places de stationnement répond à un besoin réel de la population et évite le stationnement sauvage à cet endroit, elle n'en évoque pas moins un certain dénuement de l'espace public dévolu à l'automobile. D'une façon générale, Port-Saint-Père est peu concerné par le stationnement sauvage. Bien que les places de stationnement restent rares sur les voiries communales, les places privatives créées sur les propriétés privées des habitations, tel que le stipule le règlement du PLU, permettent d'éviter l'« empiètement » de l'espace public. De même, il est possible d'envisager à l'avenir des places de stationnement communes pour les nouvelles opérations de divisions-construction en exploitant certains espaces résiduels, avec l'accord de propriétaires privés lorsque cela s'impose.

Par ailleurs, certaines voiries laissent effectivement

apercevoir un phénomène de « saturation » des réseaux. C'est le cas de la rue du Buis qui s'est densifiée depuis 2004 jusqu'à aujourd'hui (photo 34). Elle ne semble pas optimale pour recevoir de nouvelles constructions. Peu large, elle voit des voitures s'aligner le long de la voie et réduire la fluidité du trafic. C'est aussi le cas de la rue de la Ménarderie dans la partie nord du bourg (photo 35).



Photo n°34 : La rue du Buis peut-elle supporter davantage de trafic ? (Loire Atlantique vue du ciel)



Photo n°35 : Le stationnement sauvage rue de la Ménarderie (Photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

Néanmoins, des constructions en retrait de voirie peuvent permettre de garder une certaine isolation phonique dans une rue dont la largeur est restreinte. De même, une isolation visuelle vis-à-vis de la voirie peut être privilégiée.

Avec le prochain de déviation, la rue du Buis devrait s'ouvrir au sud. Il s'agira peut-être alors de créer des places de stationnement publiques pour cette rue qui connaîtra un regain possible de fréquentation automobile. Toutefois, notons que cette densification par division-construction du centre-bourg contribue à le renforcer dans sa vocation de centralité en termes d'équipements et de services de proximité. Un habitant nous a effectivement confié avoir apprécié de trouver un logement en centre-bourg grâce à une opération de division-construction. Les enquêtes auprès des habitants confirment d'ailleurs que si les déplacements en véhicule motorisé sont majoritaires pour les déplacements extra-communaux, les habitants enquêtés sont pour certains enclins à utiliser les modes de déplacement doux (le vélo ou la marche à pied) pour se rendre dans le bourg, y profiter des équipements ou services de proximité, ainsi que des zones de loisirs.

2. Une division-construction acceptable ?

a. Quelles sont les conséquences sociales de la division-construction ?

• *L'impact sur le cadre de vie de la division-construction*

D'un point de vue social, la problématique de la densification d'un milieu pavillonnaire révèle comment le lotissement forme une communauté de solidarités entre les individualités qui peut potentiellement entrer en conflit avec le collectif¹⁸. Le périurbain, apanage des classes

moyennes, forme une communauté de fait, spontanée, entre individus qui partagent les mêmes préférences territoriales, occupent des positions économiques et sociales proches et ont en commun certaines valeurs. A l'échelle individuelle, le fait d'être devenu propriétaire, notamment au prix de grands efforts et de sacrifices, fait que l'habitant souhaite garder la maîtrise de son logement et de son environnement, d'où les réticences envers les interventions extérieures. Une fois installés, les habitants tiennent à conserver notamment le contrôle de leur voisinage mais ils ne s'opposent pas forcément pour autant à l'arrivée de nouvelles populations qui leur ressemblent. La bonne distance spatiale est la base à partir de laquelle s'ajuste la bonne distance sociale avec le voisinage¹⁹.

Notons alors trois grands types de problèmes que peut potentiellement soulever toute nouvelle construction issue de division parcellaire pour le voisinage :

- Désagréments sensoriels : gêne visuelle (ombre, covisibilité, perte de perspectives), nuisances auditives ou olfactives.
- Appréhension de nouveaux voisins (mœurs, aimabilité...) et de la perte d'intimité.
- Peur de la perte de valeur de la maison et du terrain ; peur de la perte d'une rente de situation (vue et silence) et sentiment de dévalorisation de son propre patrimoine en raison de la densité accrue de l'environnement.

La construction en hauteur est tout particulièrement dans le collimateur des voisins des nouvelles habitations issues de division parcellaire. Construire en hauteur est effectivement considéré comme une détérioration du paysage, une diminution des perspectives visuelles qui nuit tant au cadre de vie qu'à la valeur de son bien

18-19_ « Lotir les lotissements – conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel », équipe IPRAUS : M. Ferrand, M. Le Roy, B. Le Roy – G. Desgrandchamps – J.M. Léger, juillet 2008

immobilier. Pour toutes ces raisons, qui se combinent plus ou moins selon les situations et les individus, cette démarche individualiste de division parcellaire peut être mal perçue par les voisins.

Par ailleurs, la densification pavillonnaire par division parcellaire peut être source de déséquilibres sociaux et territoriaux. D'une part, les inégalités sociales inhérentes aux caractéristiques socio-économiques des ménages se ressentent dans l'inégalité de taille et de richesse des maisons et l'inflation des prix immobiliers peut donc aggraver des tensions préexistantes entre voisins. Ce phénomène s'exacerbe potentiellement lorsque certains habitants réalisent une forte plus-value sur la division de leur parcelle. L'élévation de la densité construite et sociale, de la saturation du paysage et du trafic automobile divise ceux qui profitent de pouvoir élever la densité et les autres qui la subissent. D'autre part, les inégales densités d'un lotissement à l'autre, peuvent être à l'origine de la distinction des lotissements « tranquilles » à faible densité et des lotissements denses.

Il est donc préférable que la division parcellaire soit acceptée par le voisinage, et qu'elle s'accompagne de bénéfices collectifs pour la communauté résidente, d'autant plus lorsqu'elle amorce un renouvellement générationnel. De plus, d'après ces observations, il ne semble pas pertinent de poser la question de la taille de terrain admissible pour les habitants. En fait, tant que l'habitant n'a pas de projet de division de sa parcelle, la question du périmètre est inutile. Ce dernier accepte mal les mesures incitatives ou coercitives s'il n'a pas intériorisé l'idée de réaliser une division parcellaire.

En outre, la division-construction est mieux acceptée lorsqu'elle s'opère pour des motifs familiaux, lorsque

les propriétaires « initiateurs » sont fortement intégrés socialement. Effectivement, l'ancienneté et la qualité des relations de voisinage « légitiment » aux yeux des voisins l'entreprise de division parcellaire d'une famille qui veut offrir à ses enfants ou à ses parents une maison. A l'inverse, faut-il en conclure que moins les habitants sont intégrés socialement à leur nouvel environnement, comme c'est le cas pour les nouveaux habitants, moins leur projet de division sera accepté et que cela détériore d'autant plus les rapports de voisinage ?

- *La division-construction acceptée à Port-Saint-Père ?*

Sur notre terrain d'étude, la plupart des propriétaires diviseurs enquêtés jouissent d'un ancrage territorial ancien et d'un ancrage social important au sein de la commune, ce qui semble favoriser l'acceptabilité de leur démarche par le voisinage.

En outre, directement en lien avec une offre de logements qui garde un caractère essentiellement pavillonnaire, Port-Saint-Père compte 77% de propriétaires en 2010. Signe d'une forte intégration sociale, 52,1% des ménages vivent dans leur résidence principale depuis 10 ans ou plus, et 20% depuis 2 à 4 ans. Cette ancienneté d'implantation des propriétaires sur la commune pourrait, d'après nos précédentes remarques, marquer une réticence aux divisions-constructions dans leur environnement mais paradoxalement fournir un bon potentiel de propriétaires « initiateurs », dont l'intégration atténuerait le risque de tensions sociales.

Par ailleurs, nous n'avons relevé aucune opération de construction d'une nouvelle habitation, suite à une division parcellaire, qui se soit fait en hauteur, au risque de créer des vis-à-vis et de réduire les perspectives

visuelles des maisons environnantes. En revanche, une opération de division-construction est problématique rue de la Grenouillère (**photo 36**), en raison de la déclivité du terrain, dont il faut aussi tenir compte, qui a engendré des vis-à-vis. A cet endroit, la parcelle créée a été construite de plusieurs logements locatifs sous forme de petites maisons individuelles. Les vis-à-vis sont très durs, avec une proximité qui n'est pas facilement vivable pour les locataires. Ceci un bon exemple de la volonté d'optimisation foncière pour faire la plus-value maximale. Ensuite, dans l'avenue de la Piardais, une division s'est faite à 3 mètres de la façade bâtie, au droit des fenêtres. Une nouvelle construction est venue prendre place sur cette limite séparative. La construction pré-existante se retrouve donc avec une façade aveugle à 3m de ses fenêtres, créant un problème de vis à vis. Nous retrouvons ce problème dans le hameau de la Bonfiserie, où 2 maisons sont implantées à 1 mètres l'une de l'autre, entre ces deux constructions le vis-à-vis est très gênant du fait de la présence d'une véranda.

Si les nouvelles constructions semblent néanmoins en général être acceptées par le voisinage, cela est aussi dû aux procédures de concertation entre acheteurs et vendeurs qui s'établissent de manière informelle et au profil et aux motivations des propriétaires initiateurs.

b. Le jeu d'acteurs propre à la division-construction

• Le profil typique des propriétaires initiateurs

Selon une étude d'Anastasia Touati²⁰, les propriétaires « initiateurs », c'est-à-dire prompts à céder une partie de leur parcelle, se regroupent en trois catégories :

- Ceux qui souhaitent léguer un héritage à leurs enfants, sous forme de logement/terrain ou de rentrées d'argent.
- Ceux qui y trouvent une source de financement pour réaliser des travaux de rénovation ou de construction dans leur propre maison.

*20_ Anastasia Touati,
« La mise en œuvre de
la ville compacte au
niveau local : entre
politique publique et
densification effective
par les acteurs privés*



Photo n°36 : Des problèmes de vis-à-vis dans la division-construction(Photo prise par le groupe Atelier le 11/10/13)

- Ceux qui ne réussissent pas à vendre leur bien (foncier ou immobilier) autrement.

Cette dernière catégorie souligne une situation paradoxale ; la division parcellaire permet de valoriser le bien du vendeur sur le marché foncier comme immobilier mais s'accompagne chez les voisins d'un sentiment de perte de valeur de leur propre bien.

- *Le profil des propriétaires Port-Saint-Périns*

Selon maître Drogou, il existe trois principaux cas de figure :

- Les personnes âgées et/ou retraitées ayant un terrain trop grand à entretenir. Cela s'est retrouvé dans nos entretiens dans les hameaux.
- Les propriétaires qui entrent dans une démarche de succession. Il s'agit soit de construire pour installer ses enfants dans une nouvelle maison, soit pour délivrer un héritage conséquent à ses enfants. Ici aussi, les propriétaires sont plutôt âgés.
- Les personnes qui cherchent à vendre leur bien avant de quitter la commune et qui peuvent rencontrer des difficultés à vendre leur propriété telle quelle ou qui sont dans une logique de profit. Cette situation est potentiellement la plus problématique, car les vendeurs sont moins attentifs à l'impact sur la qualité de vie des nouvelles constructions.

Sauf dans les cas de division-construction pour un motif d'accession familiale, les acteurs de l'immobilier soulignent l'importance accordée par les propriétaires au profit dégagé. Face à un objectif affiché de se délaissier d'une partie d'un terrain pour avoir de charges d'entretien, un objectif plus informel consiste donc à tirer un maximum de profits en détachant le plus de lots possibles, selon les conseils des acteurs

immobiliers.

En revanche, les deux premiers profils restent globalement vigilants sur l'impact de nouvelles constructions sur la qualité de vie et exercent ainsi un droit de regard dans ce sens, bien que par ailleurs, ils soient moins attentifs à l'impact sur les réseaux.

- *Un jeu d'acteurs évoluant entre intérêts communs et particuliers*

Le premier type d'acteur de ce mode de production de logements est incarné par les propriétaires vendeurs. Ce sont eux qui enclenchent la démarche et qui la gèrent tout au long des différentes étapes. Comme nous l'avons vu, leurs motivations sont diverses. Par la division-construction, les propriétaires diviseurs ont l'opportunité de gérer eux même l'urbanisme riverain au détriment de la collectivité. Dans cette posture, ils sont les seuls décideurs et éludent donc le logement social et le logement collectif.

Le deuxième type d'acteurs est représenté par les acheteurs. Ils ont moins de poids dans la démarche, car ils dépendent d'une certaine manière des vendeurs. Souvent, les acheteurs subissent le jeu d'enchères entre l'offre et la demande. Le phénomène de division-construction apparaît effectivement dans les communes où la pression foncière est importante.

Le troisième type d'acteur concerne les riverains de division-construction. Ils peuvent s'opposer à certaines divisions-constructions ou émettre certaines objections mais leur poids face à ce phénomène est limité. Il y a deux profils de personnes dans le voisinage de division-construction :

- Les personnes qui ont une opinion négative pour

de multiples raisons que nous avons évoquées : le nouveau projet va dévaloriser leur bien, engendrer de nouveaux voisins qu'ils ne connaissent pas...

- Les personnes qui ont une opinion positive ou neutre. La division-construction voisine va susciter chez eux l'envie ou du moins la réflexion d'effectuer la même chose car ils comprennent que derrière celle-ci il y a des logistiques économiques indéniables. Chez d'autres personnes, la division-construction ne va pas susciter l'envie mais comme elle n'affecte en rien leur quotidien ils ont un avis neutre sur le sujet.

Le quatrième type d'acteurs regarde les professionnels de l'immobilier. Pour la division-construction, les vendeurs enquêtés ont pu faire appel à des géomètres pour redécouper la parcelle et à une agence ou un notaire pour la commercialisation du bien immobilier. A priori au tournant des années 2003 - 2004, les habitants de Port-Saint-Père ont pris conscience du potentiel de la division de leur terrain. Effectivement, les acteurs de l'immobilier affirment en général ne pas faire de démarchage mais être sollicités à l'initiative des habitants qui ont un projet de division-construction et qui souhaitent être accompagnés dans cette démarche. Par exemple, maître Drogou affirme réaliser entre cinq et dix opérations de division-construction par an. Cependant, n'existe-il pas un effet de « doping » de la division-construction dû aux professionnels de l'immobilier ? Lorsque l'opportunité se présente, la stratégie des acteurs immobiliers est de maximiser les lots de propriétés dans une logique de maximisation des profits. Ainsi, dans un hameau, une habitante a vu sa propriété passer de 4 000 à 1 000 mètres carrés ; « Au début, on ne pensait pas faire trois lots mais l'agence immobilier nous a conseillé d'en faire trois, et c'est très bien comme cela. ».

Le cinquième et dernier type d'acteurs s'illustre par les collectivités et les professionnels de l'action publique (architectes, chargé de mission, urbanistes, ingénieurs, représentants de l'Etat...). La division-construction est pour eux un thème à double tranchant. Les questions de logement social, de l'accessibilité, de la mixité ne sont donc pas prises en considération par les propriétaires diviseurs. Les municipalités disposent d'une faible marge de manœuvre pour gérer ce phénomène qui est malgré tout un moyen de production de logement en phase avec les préoccupations actuelles. Il y a un certain scepticisme de la part des professionnels de l'urbanisme et des architectes qui voient dans la division parcellaire un bon moyen quantitatif de faire du logement mais un moyen encore loin d'être qualitatif.

Une des principales conclusions de nos enquêtes auprès des habitants est que l'opération de division-construction satisfait surtout les intérêts des vendeurs et des acheteurs. Elle permet de satisfaire leurs intérêts personnels. Les avantages aux yeux des vendeurs rejoignent les profils listés par le notaire Drogou ou Anastasia Touati ; rentabilité financière, don successoral, moins d'entretien du terrain... A noter que le profit dégagé est souvent réinvesti dans des travaux de réhabilitation ou de construction d'une nouvelle maison. En outre, nous avons surtout interrogé des propriétaires dans les hameaux où la taille des parcelles leur apparaît comme un bon réservoir foncier. Du point de vue des acheteurs, cela permet de trouver une offre foncière ou immobilière intéressante, notamment en proximité du bourg et à des prix abordables.

Aussi les documents d'urbanisme doivent-ils préserver cet équilibre mais encore exprimer l'intérêt général et donc tenir compte des autres acteurs.

3. Une concertation nécessaire dans les projets de division-construction

a. Le PLU à l'origine de conflits de voisinage

Les nouveaux venus se considèrent dans leur bon droit de construire sur de nouvelles parcelles issues de divisions tandis que les habitants déjà présents revendiquent eux aussi leur bon droit à vouloir garantir leur qualité de vie et à contrôler leur voisinage. En effet, après le cercle familial, le voisinage représente le deuxième cercle de relations sociales des habitants. Il en résulte une appréhension courante lorsque les PLU incitent à la division parcellaire.

Voici, par le témoignage suivant, un exemple de conflits qui peut en résulter, notamment en l'absence de concertation entre anciens et nouveaux habitants ; « Cet hiver, ce voisin (...) est venu me coller cette espèce de saloperie sous les yeux [un chalet de couleur orange]. Je ne sais pas pourquoi il a choisi cette couleur et il l'a construit à un mètre de la limite. » (Le Champ de la Croix, Annecy le Vieux)²¹

Il s'est ainsi produit une crise ouverte au Champ de la Croix à cause de propriétaires qui ont profité des nouvelles possibilités offertes par le PLU. Ce témoignage illustre aussi les désagréments visuels dont il a été question plus tôt. Par ailleurs, la majorité des colotis se prononce contre la possibilité d'installation de services. Par exemple, sur le terrain d'étude d'Annecy, l'implantation d'une entreprise de maçonnerie ou d'un cabinet de médecins créerait de l'affluence et nuirait au paysage.

En fait, il existe un véritable projet de division parcellaire sur un lotissement d'Annecy, le Champ de la

Croix, où il est possible de doubler la surface habitable sur des parcelles de 2 000 m². Cette règle du PLU fait courir le risque d'un conflit entre habitants et pouvoirs publics, soupçonnés d'agir dans l'intérêt des promoteurs immobiliers. Ainsi :

- Le cahier des charges du lotissement va entrer en opposition avec le PLU. Or, il semble que la jurisprudence n'est pas suffisamment précise pour résoudre cette opposition. Toutefois, seuls les cahiers des charges de lotissement qui ont été approuvés avant 1978 et renouvelés tous les dix ans offrent une portée réglementaire et sont opposables à la délivrance des autorisations d'urbanisme. Aujourd'hui, la majorité des cahiers des charges de lotissement possède un caractère uniquement contractuel, c'est-à-dire qu'ils fixent les relations entre les lotisseurs et les colotis et entre les co-lotis. Ils ne sont donc pas opposables aux demandes d'autorisations d'occupation du sol. En outre, le PLU peut, après enquête publique, entraîner la modification du cahier des charges de lotissement afin de le mettre en concordance avec le document d'urbanisme, lorsque la modification a été refusée par la majorité des colotis. Enfin, la loi ALUR devrait supprimer les cahiers des charges de lotissement à l'horizon 2016-2017.

- Les habitants peuvent faire des recours en justice contre le PLU pour un certain nombre de motifs : la privation de vue par exemple.

Les pouvoirs publics doivent donc faire preuve de médiation. Bouleversant l'équilibre territorial et social des lotissements, le règlement d'urbanisme doit faire la médiation entre l'intérêt général et l'intérêt individuel pour faire accepter la densification. Il s'agit donc d'associer les habitants à toute décision qui bouleversera les structures existantes.

Construire une deuxième maison sur une parcelle

21_ « Lotir les lotissements – conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel », équipe IPRAUS : M. Ferrand, M. Le Roy, B. Le Roy – G. Desgrandchamps – J.M. Léger, juillet 2008

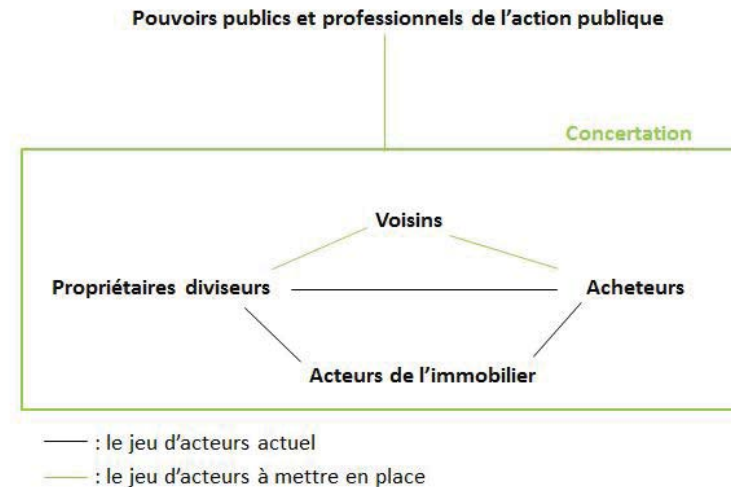
existante suppose de penser les moyens de l'isoler spatialement et juridiquement. Il s'agit aussi de réfléchir à l'implantation entre deux bâtis pour conserver les qualités de mise à distance et d'intimité qui rendent possible cette nouvelle cohabitation.

b. Quelle médiation possible entre intérêts communs et individuels ?

En premier lieu, Port-Saint-Père recense huit cahiers des charges de lotissement mais il semble qu'aucun n'ait de portée réglementaire.

En second lieu, d'après nos entretiens, nous relevons que les nouveaux arrivés ont été choisis ou du moins qu'il y a eu des procédures de concertation avec les voisins et propriétaires, permettant ainsi de réduire le risque de conflits de voisinage. En effet, on note que les divisions-constructions s'appuient sur un réseau familial (des habitants ont par exemple donné à leur fille un logement qui combine indépendance et proximité avec eux) ou social, les relations amicales ou de bon voisinage préexistant par rapport à la division-construction. Les personnes que nous avons pu enquêter étaient très satisfaites des relations qu'elles entretenaient avec la personne qui leur avait vendu ou acheté le terrain. Dans certain cas, des relations amicales et d'entraides s'étaient tissées.

Voici un schéma (**schema 10**) qui propose un jeu d'acteurs possible sur la commune visant à réguler les relations entre acteurs en prenant des mesures de concertation ou du moins de médiation via les règles d'urbanisme. Ce schéma replace les pouvoirs publics au cœur des opérations de division-construction.



Schema n°10 : Un nouveau dispositif permettant d'équilibrer le jeu d'acteurs (réal. groupe Atelier)

4. La question environnementale à l'épreuve de la division-construction

a. La densification peut-elle nuire à l'environnement ?

L'objectif de densification du tissu urbain existant est très présent dans les documents d'urbanisme depuis la loi SRU mais il a été accentué avec les lois Grenelle. La ville dense a plusieurs atouts d'un point de vue environnemental et énergétique. La ville compacte étant plus favorable à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile du fait de distances réduites, elle est considérée comme moins consommatrice d'énergie. On estime qu'elle émet moins de gaz à effets de serre que des villes distendues. Elle est aussi un moyen de lutter contre la consommation de terres vierges de toute urbanisation. Cependant il faut quand même soulever

un point important. La densification est à l'origine de la croissance de l'imperméabilisation du sol. On entend par imperméabilisation, la couverture du sol par de l'asphalte ou du béton. En effet l'augmentation de la densité amène à une concentration plus importante de bâtis sur un espace et à la création de nouvelles infrastructures routières. Dans ce cas là, l'imperméabilisation s'effectue dans le tissu existant contrairement à la primo -urbanisation où elle a lieu dans des espaces vierges. L'impact est peut être moindre mais il est présent. L'imperméabilisation engendre une augmentation du ruissellement au détriment de l'infiltration, une érosion plus importante mais aussi la pollution de cours d'eau du fait du ruissellement de l'eau sur des surfaces polluées (routes). En France selon le service d'observation et des statistiques du ministre du développement durable, l'imperméabilisation est due à 16% au bâti, à 44 % aux sols stabilisés et à 40 % à d'autres espaces couverts (chantier, jardin ...). Cette imperméabilisation en milieu urbain peut également être une fracture dans les continuités écologiques et peut donc affecter la biodiversité du milieu à proximité.

b. Une donnée à prendre en compte sur le territoire port-saint-périn aux forts enjeux environnementaux

Sur le territoire communal, la densification se révèle être une nécessité d'aménagement urbain. Cependant, la division-construction ne doit pas écarter les problématiques environnementales, liées à une augmentation de l'imperméabilisation des sols. Les règles d'urbanisme doivent prendre notamment en compte les trames vertes et bleues dans les projets de division-construction.

Si la division-construction comme stratégie d'aménagement urbain est une solution pour limiter

l'extension de l'urbanisation, elle risque toutefois de se heurter aux préoccupations environnementales. C'est le cas quand elle a lieu dans les hameaux. Port-Saint-Père, par sa stratégie communale à comme volonté de limiter la division-construction à la seule zone du bourg.

5. Les mixités

La division parcellaire a-t-elle des conséquences sur la mixité ? Ce terme sera ici entendu comme recouvrant quatre types de mixité : la mixité sociale, générationnelle, de morphologie urbaine, et fonctionnelle.

- Mixité sociale : les conséquences semblent nulles en ce domaine. En effet, la division parcellaire ne crée principalement (si ne n'est exclusivement) que du logement pavillonnaire ou, tout du moins, du logement individuel. Il se trouve que cette forme n'est pas la plus recherchée pour la construction de logements sociaux, davantage tournée vers le logement collectif.

Il serait possible pour une commune d'user du droit de préemption pour acquérir un terrain issu d'une division parcellaire, afin d'y réaliser un projet de logement social. Mais cette hypothèse semble peu probable.

Rappelons que Port-Saint-Père ne possède aujourd'hui toujours pas de logement social sur son territoire. Nous aborderons plus en détail cette question dans l'étude du PLH.

- Mixité générationnelle : tel que nous l'ont confirmé les professionnels de l'immobilier et Danielle Auderneau au sein de la municipalité, les nouvelles propriétés issues de divisions-constructions s'adressent à une population

ciblée ; des couples primo-accédants entre 25 et 40 ans, parfois avec un enfant ou deux maximum, étant donné que les propriétés qu'ils acquièrent comptent en général trois ou quatre chambres. Etant de dimensions plus réduites que la plupart des logements sur la commune, les nouvelles maisons issues de divisions-construction sont plus abordables. Il en résulte un phénomène de renouvellement générationnel qui nécessite de veiller à la cohabitation sociale. La division d'un terrain peut aussi entraîner une mixité parent-enfant, telle qu'il nous l'a été donné de constater : nous avons ainsi pu interroger une personne âgée sur la commune ayant divisé son terrain pour que sa fille puisse y emménager avec son conjoint. Il nous a aussi été donné d'interroger un jeune adulte, venu s'installer avec sa compagne et son enfant sur un terrain issu d'une division. Les propriétaires voisins à l'origine de la division étaient plus âgés que cette personne. D'après nos enquêtes auprès des habitants, la commune apparaît « accueillante », signe d'un climat social positif. D'ailleurs, les relations entre les voisins sont globalement bonnes, même lorsqu'il existe une différence d'âge entre les vendeurs et les acheteurs d'une nouvelle maison issue d'une division parcellaire.

- Mixité des formes urbaines : elle se révèle quasiment nulle. En effet, le phénomène de divisions perpétue la plupart du temps les formes urbaines de type pavillonnaire, dominantes sur la commune, avec toutefois un gabarit parfois plus réduit et une architecture plus compacte.

- Mixité fonctionnelle : la division-construction ne diversifie pas les fonctions mises à disposition par la commune. En effet, elle ne crée que des terrains à fonction résidentielle, déjà majoritaires sur la commune.

Sur la commune toutes les divisions-constructions se sont soldées par la création d'un nouveau logement.

Ainsi, il apparaît qu'en termes de mixités, le phénomène de division parcellaire ne favorise réellement qu'une mixité générationnelle. Il est important de tenir compte de cet élément, car cela signifie qu'une politique communale qui favoriserait la division parcellaire favoriserait également la mixité générationnelle. Il est alors important que ce type de mixité soit désiré, et s'intègre dans la politique de la commune. Entrant de même en ligne de compte, l'intégration des enjeux supra-communaux dans la politique communale et leurs effets sur la division-construction.

C - Les enjeux supra-communaux : des exigences pouvant encourager indirectement la division parcellaire

Tel qu'il a été dit dans la partie relative au contexte institutionnel, de multiples structures et textes sont hiérarchiquement supérieurs à la commune de Port-Saint-Père. Seulement, ces documents ne s'imposent pas tous directement à la commune, en vertu de la règle de la compatibilité limitée, formalisée par la loi Pasqua du 4 février 1995. Au nom de cette règle, la norme inférieure ne doit être compatible qu'avec la norme qui lui est immédiatement supérieure. Par exemple, le PLU de Port-Saint-Père n'a pas à être compatible avec la DTA Estuaire de la Loire. Ceci car, hiérarchiquement, les rapports de compatibilité ascendants se présentent ainsi :

PLU Port-Saint-Père < SCOT du Pays de Retz < DTA Estuaire de la Loire.

Le PLU se doit d'être compatible avec le SCOT, lequel doit à son tour être compatible avec la DTA.

Ainsi, afin d'étudier les contraintes supra-communales s'imposant à Port-Saint-Père, il nous a semblé pertinent de nous limiter aux deux documents immédiatement supérieurs au PLU de Port-Saint-Père et liés à notre sujet d'étude : le SCOT du Pays de Retz, et le Programme local de l'habitat de Cœur Pays de Retz. Il apparaît que ces documents, bien que ne visant pas explicitement le phénomène de division parcellaire, peuvent indirectement l'encourager.

Mais avant toute chose, il est essentiel d'identifier les lois affectant la division parcellaire, car elles s'appliquent elles aussi directement à la commune de Port-Saint-Père. Il sera question de la loi Solidarité et renouvellement urbain (dite « loi SRU ») du 13 décembre 2000, les deux lois issues du Grenelle de l'environnement, ainsi que le projet de loi Accès au logement et urbanisme rénové (ALUR).

1. La loi, élément de cadrage des politiques territoriales vers une densification des secteurs déjà urbanisés

a. La loi Solidarité et renouvellement urbain et le Grenelle de l'environnement

Une loi très influente pour notre étude est la loi SRU. Cette loi incite à la limitation de l'étalement urbain, et à la densification des espaces déjà urbanisés. De plus, toute révision d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) le transformera en PLU, nouveau document d'urbanisme qui contiendra des objectifs de modération de l'espace, au travers d'un Programme d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). La loi SRU a également fixé l'obligation pour les communes de plus de 3500

habitants de posséder au moins 20% de logements sociaux au sein de leur parc de logements (le taux a été augmenté à 25% en 2012). La commune de Port-Saint-Père n'est pour l'instant pas concernée par cette loi car sa population est inférieure à ce seuil, mais elle devrait l'atteindre dans quelques années. C'est pourquoi la communauté de communes Cœur Pays de Retz anticipe dès à présent cette future obligation, comme nous le verrons dans la partie consacrée à l'étude du PLH.

Les deux lois Grenelle (loi Grenelle I du 11 février 2009 et loi Grenelle II du 12 juillet 2010) ont elles aussi accentué la prise en compte de l'environnement par les documents d'urbanisme. Par exemple, les objectifs de modération de la consommation d'espaces agricoles devront être justifiés, dans les PLU, par une analyse de cette consommation. De plus, les SCOT (créés par la loi SRU) devront désormais intégrer des objectifs chiffrés de réduction de consommation de l'espace, et les modalités en découlant.

b. Le projet de loi ALUR

Il est important de mentionner le projet de loi ALUR (Accès au logement et urbanisme rénové). Ce projet comporte plusieurs propositions intéressantes particulièrement notre étude, car il aborde notamment la densification pavillonnaire.

En effet, le projet se propose de supprimer la superficie minimale des terrains, ainsi que le coefficient d'occupation du sol (dont est toujours dotée la zone Nh1 de Port-Saint-Père). La loi propose également de reclasser en zones N les zones 2AU (telles que la zone de Bauvet) n'ayant fait l'objet d'aucun projet d'aménagement à compter de 9 ans depuis leur classement. Le passage d'une zone 2AU en

zone 1AU nécessitera une délibération motivée. L'objectif est de limiter ainsi l'artificialisation des sols. De plus, les dispositions contractuelles des lotissements pourront faire l'objet d'une mise en concordance avec le PLU, qu'ils soient approuvés ou non. L'objectif est notamment que les cahiers des charges intègrent les règles de densité des PLU, et ne limitent pas les droits à construire dans ces lotissements. Les subdivisions des lots en seront ainsi facilitées. En revanche, les dispositions réglementaires du cahier des charges deviendront immédiatement caduques si le lotissement est couvert par un PLU, dont les règles s'appliqueront alors²².

Un autre point-clé de ce projet est le transfert automatique de la compétence de rédaction du PLU des communes vers les communautés de communes et communautés d'agglomération. Ceci généralisera donc la création de PLUi, pour une plus grande cohérence du territoire couvert par l'intercommunalité. La possibilité d'un PLUi pour Port-Saint-Père, élaboré par la communauté de communes Cœur Pays de Retz, est donc à envisager. Notons tout de même que les maires conserveront leur compétence pour délivrer les permis de construire.

Enfin, et c'est sans doute le point le plus important pour notre étude, le projet de loi ALUR prévoit que les PLU devront « exposer les dispositions qui favorisent la densification des tissus urbains ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers »²³. Les SCOT également sont concernés, puisqu'ils devront contenir « une analyse du potentiel de densification des principaux secteurs de développement, de restructuration et de renouvellement urbain »²⁴. Si ces dispositions sont votées, le PLU et le SCOT devront alors dresser une analyse précise des capacités de densification des territoires. Ainsi, le repérage que nous effectuons au

cours de ce travail (recensement des dents creuses, des terrains pouvant potentiellement faire l'objet d'une division parcellaire) deviendra un des éléments nouvellement obligatoires pour le PLU.

2. Le SCOT du Pays du Retz : limiter l'étalement urbain en préservant la qualité du bâti existant

Le SCOT Pays de Retz a été validé en juin 2013, et devra être réévalué à l'issue d'une période de 6 ans, soit en 2019 (en vertu de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010). Il présente la commune de Port-Saint-Père comme un des pôles communaux du territoire, qui à ce titre se doit d'être préservé.

Son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) exprime la volonté de limiter la consommation d'espace par l'urbanisation et l'artificialisation des terres naturelles et agricoles. Dans son rapport de présentation, le SCOT vise alors l'optimisation du foncier, et préconise ainsi un renforcement des centre-bourgs et une valorisation des trames urbaines denses traditionnelles. Ce renouvellement urbain devra être privilégié dans les secteurs desservis par les transports collectifs, et à proximité des équipements, services et commerces des centralités.

De telles recommandations s'inscrivent clairement dans une logique de densification des centre-bourgs. Les Documents d'Orientations et d'Objectifs (DOO) fixent alors des objectifs chiffrés précis : la consommation d'espace par l'urbanisation en Cœur Pays de Retz doit se réduire de 30%, et passer ainsi de 16,5 ha/an (période 1999-2009) à 11,5 ha/an²⁵. De plus, une commune telle que Port-Saint-Père se voit fixé un objectif de densité minimale de 15

22_ *Les perspectives d'évolution des cahiers des charges de lotissement, après l'arrêt « Commune de Saint-Jean-de-Monts », ASIKA (E.), PERRINEAU (B.), Actes pratiques & ingénierie immobilière, octobre-novembre-décembre 2013, pp.61-64.*

23-24_ *Projet de loi ALUR, article 65, I, 2), b)*

25_ *Document d'orientation et d'objectifs (DOO), Syndicat mixte du SCOT du Pays de Retz, Agence d'urbanisme de la région nantaise, approuvé le 28 juin 2013, p.14.*

26_ *DOO, p.15.*

logements/ha²⁶. Enfin, le SCOT impose à la communauté de communes Cœur Pays de Retz de construire entre 151 et 205 logements/an.

Il est important de préciser que bien que le PLU soit régi par une obligation de compatibilité envers le SCOT (autorisant ainsi une marge de manœuvre pour les communes lors de la rédaction de leur PLU), les objectifs chiffrés fixés par le SCOT entraînent en réalité une obligation de conformité (car la précision d'objectifs chiffrés empêche toute interprétation ou marge de manœuvre). Le PLU de Port-Saint-Père doit donc se conformer à ces objectifs.

Outre ces objectifs chiffrés, le SCOT présente des recommandations relatives à la qualité du bâti et aux formes urbaines. Il préconise ainsi de prendre en compte et de valoriser les séquences urbaines remarquables, et conseille d'intégrer dans le PLU des recommandations/prescriptions architecturales, notamment relatives à l'insertion urbaine des constructions : implantation par rapport aux limites séparatives et gabarits, accès et stationnement, perspectives visuelles²⁷. Ces recommandations pourront être déclinées selon les secteurs (centres urbains, secteurs résidentiels, ...).

Ces recommandations vont dans le sens d'un renouvellement urbain maîtrisé. Appliquées à la division parcellaire, elles traduisent l'encouragement à établir des règles différentes selon les zonages du PLU, notamment concernant l'implantation par rapport aux limites séparatives. De plus, apparaît la possibilité d'identifier des séquences urbaines remarquables, lesquelles jouiront de règles spécifiques (cf partie traitant de l'étude du PLU de Port-Saint-Père).

Notons cependant que le SCOT préconise les

opérations d'ensemble, pour pouvoir maîtriser la forme et la qualité urbaine. Il ne favorise donc pas explicitement la division parcellaire, qui est une forme de densification du diffus mais qui ne constitue nullement une opération d'ensemble, puisque d'initiative individuelle et spontanée. De plus, il convient de s'interroger sur le fait de savoir si la division-construction constitue le processus le plus efficace de densification. Par exemple, une opération d'ensemble en cœur d'îlot peut se révéler plus dense, et mieux maîtrisée en termes d'architecture et d'insertion car réfléchit de manière globale.

Enfin, le SCOT vise à maîtriser l'évolution des villages et hameaux. Il dispose ainsi que des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) devront préciser leurs modalités d'aménagement. La règle générale concernant ces villages et hameaux est la non-extension. Pour ceux identifiés comme pouvant accueillir plus de 3 logements supplémentaires, des projets de villages/hameaux devront être élaborés, puis traduits par des OAP.

L'on constate ici que le SCOT vise la non-extension des villages et hameaux, mais n'interdit pas pour autant leur densification. Il semble cependant possible d'interdire indirectement cette densification, en s'appuyant sur des arguments tels que la recherche d'une cohérence du parcellaire, d'une intégration paysagère ou d'une valorisation des cônes de vue²⁸. Des orientations spécifiques à chaque village/hameau pourront être fixées par le biais d'OAP.

3. Le PLH de Cœur Pays de Retz : traduction des objectifs du SCOT et préservation des caractéristiques urbaines du territoire

27_ DOO, p.17.

28_ DOO, p.17.

Il nous a été possible d'obtenir le projet de PLH de la communauté de communes Cœur Pays de Retz, lequel concernera la période 2013-2019.

Un PLH n'a pas d'obligation d'exister en tant que tel ; d'autres documents peuvent en tenir lieu, telles que les OAP. Cependant, lorsqu'un PLH existe effectivement, le PLU se doit de retranscrire, lors de sa prochaine révision, les objectifs qu'il fixe. Le PLU de Port-Saint-Père devra donc, lors de sa prochaine révision, mettre en compatibilité son PLU avec le PLH de Cœur Pays de Retz.

Le PLH établit que la communauté de communes Cœur Pays de Retz connaît une croissance démographique très élevée : +3,20% par an sur la période 1999-2008, soit environ 450 nouveaux habitants chaque année. Cette croissance démographique devrait se poursuivre, à un rythme toutefois un peu inférieur ; Port-Saint-Père espère ainsi accueillir environ 1000 habitants supplémentaires dans les 15 prochaines années, soit environ 66,7 habitants chaque année.

Le PLH fixe des objectifs chiffrés : sur la période 2013-2019, Port-Saint-Père devra construire 146 nouveaux logements²⁹, cela équivaut à la création d'environ 24,3 logements par an au total.

Le ratio des deux chiffres obtenus (population attendue et objectif de construction) donne une moyenne d'un logement pour environ 2,7 personnes. Bien que ce chiffre ne représente pas une donnée formellement solide, puisqu'il ne prend pas en compte la diversité des types de ménages existants et leur répartition, il permet toutefois de montrer que les objectifs de la commune quant à l'accueil de nouveaux habitants sont compatibles avec les

objectifs du PLH.

En parallèle de cet effort de construction imposé, le PLH appelle à « maîtriser les consommations foncières », et à « préserver les paysages »³⁰. La densification du bâti existant est donc clairement sous-entendue. Qu'en est-il de la division parcellaire ?

Ce phénomène n'est pas visé par le PLH, mais il est indirectement autorisé. En effet, l'objectif se poursuit de « répondre à une partie de la demande qui recherche généralement des logements individuels en proposant des produits reprenant les caractéristiques recherchées de la maison mais à un coût plus abordable (charge foncière moindre, économie de foncier et d'énergie grâce aux formes urbaines plus denses) »³¹. La division parcellaire s'inscrit dans cet objectif. Il est tout de même également conseillé, conformément aux indications du SCOT, de recourir à des opérations d'ensemble diversifiant les formes d'habitat : petit collectif, maisons groupées, habitat intermédiaire et maisons innovantes par le traitement des vis-à-vis sur des parcelles de plus petite taille. Les deux types d'opérations sont donc possibles, et apparaissent complémentaires.

La question du logement social demeure importante : Port-Saint-Père est l'une des rares communes du Pays de Retz à n'avoir encore aucun logement social sur son territoire. La loi SRU a posé l'obligation pour chaque commune de plus de 3500 habitants de posséder au moins 20% de logements sociaux dans son parc de résidences, d'ici 2020. Ce taux a été rehaussé à 25% en 2012. Cette obligation ne s'impose donc qu'aux communes de plus de 3500 habitants, et ne concerne ainsi pas Port-Saint-Père. Cependant, dans une logique d'anticipation de l'augmentation de la population port-saint-périne, le PLH prévoit dès à présent un nombre minimum de logements

30_ Programme local de l'habitat 2013-2019 Cœur Pays de Retz – Projet de PLH, Sémaphores, p.6.

31_ Programme local de l'habitat 2013-2019 Cœur Pays de Retz – Projet de PLH, Sémaphores, p.12.

29_ Programme local de l'habitat 2013-2019 Cœur Pays de Retz – Projet de PLH, Sémaphores, p.9.

32_Projet d'aménagement et de développement durable, Commune de Port-Saint-Père, Agence Città-Claes, CDC Conseils, 2007, p.5.

33_ La zone Uh (vocation principale d'habitat) a ainsi été subdivisée notamment en sous-secteur Uhg, où seules les constructions annexes sont possibles le long des limites séparatives. De plus, une superficie minimale de terrain de 1300m² a été fixée, mais le projet de loi ALUR prévoit de supprimer ce genre de disposition.

Règlement, commune de Saint-André-des-Eaux, Paysages de l'Ouest, 2009, p.11.

34_Règlement - Plan local d'urbanisme, Commune de Port-Saint-Père, Agence Città-Claes, CDC Conseils, 2007, p.13.

sociaux à construire : sur les 146 logements à construire, 14 d'entre eux seront des logements sociaux, soit environ 2,3/an. La commune a conscience de ces obligations futures, et réfléchit dès aujourd'hui à la construction possible de logements sociaux sur la zone du Beauvet.

Ces objectifs de logements sociaux soulèvent des questions quant à leur implantation sur la commune : s'ils se construisent en centre-ville, ils peuvent consommer l'espace foncier encore disponible, et donc freiner les éventuelles volontés de densification par division parcellaire. Les implanter légèrement en-dehors du centre-bourg semble donc pertinent. Le choix effectué par la commune de la zone de Beauvet apparaît ainsi opportun.

D. L'encadrement réglementaire des divisions parcellaires : un PLU présentant des carences en la matière

Dans son projet d'aménagement et de développement durable, Port-Saint-Père exprime son objectif d'accueillir « près d'un millier d'habitants supplémentaires dans les 15 années à venir »³². Pour pouvoir accueillir ces nouveaux habitants, la construction neuve devra notamment assurer l'insertion des futures opérations dans le tissu existant, en conservant le vocabulaire architectural présent (matériaux, volume, trame, ...). Pour limiter l'étalement urbain, il conviendra d'étoffer la zone agglomérée du bourg, et de circonscrire les hameaux.

La politique communale vise donc à pouvoir répondre à l'afflux de nouveaux habitants qu'engendre l'attractivité de la commune. Parallèlement, les hameaux devront être

circonscrits, et pourront bénéficier ponctuellement de constructions neuves. Mais la construction par division parcellaire peut-elle répondre à ces objectifs ?

A la lecture du règlement, il apparaît que le PLU n'appréhende pas ce phénomène, d'où son débordement. De nombreuses règles qu'il contient ne sont aujourd'hui plus adaptées pour faire face au phénomène de division parcellaire.

1. Des dispositions réglementaires inadaptées au phénomène de division parcellaire

Les zonages du PLU se révèlent aujourd'hui insuffisamment différenciés à l'intérieur des différentes zones. Par exemple, il serait pertinent en zone Ub de créer davantage de subdivisions de zonages (la zone des Salettes est déjà classée Uba, mais il serait possible de créer une zone Ubb, Ubc, ...) pour pouvoir faire varier les différentes règles applicables, telles que la bande de constructibilité, les distances minimales d'implantation par rapport aux limites séparatives, ... Ceci afin de pouvoir modeler la réglementation, selon que l'on veuille favoriser ou restreindre la division des parcelles. Par exemple, la commune de Saint-André-des-Eaux (44) a subdivisé une de ses zones en 4 sous-secteurs, dont 3 d'habitat. L'un de ces 3 sous-secteurs dispose alors de règles plus restreintes rendant difficiles les divisions parcellaires³³.

Cette subdivision permettrait également de varier la possibilité d'user d'exceptions quant aux distances par rapport aux limites séparatives. Par exemple, il est actuellement possible de construire le long des limites séparatives, en bande de constructibilité secondaire, « lorsque la hauteur de la construction ne dépasse pas

3,20 mètres à l'adossement »³⁴. La gêne peut alors être très forte pour les voisins, qui verraient un logement se construire le long de leur jardin par exemple.

Parallèlement, certaines règles freinent la création de zones denses. Par exemple, la zone AU2 de Beauvet impose un retrait de 10 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie. Une réduction de ce retrait, à 8m par exemple, permettrait à ce secteur (encore à l'état de projet) de présenter une densité légèrement plus forte, et ainsi d'accueillir davantage de nouveaux habitants.

2. Il existe pourtant divers moyens pour favoriser ou pour restreindre la densification sur un terrain.

Il est par exemple possible de réduire la bande de constructibilité : actuellement fixée à 20m, elle pourrait être réduite à 15m. Les logements construits en bande de constructibilité secondaires (et donc issus de divisions-constructions « en drapeaux » par exemple) seraient alors davantage contraints dans leurs dimensions. Les règles de constructibilité de cette bande secondaire pourraient par ailleurs être plus restrictives, selon la zone. La ville de Nantes, en sa zone UC (zone à dominante pavillonnaire où l'extension et la construction sont limitées) a ainsi institué une bande principale de 15 mètres. De même, il serait judicieux de distinguer les retraits relatifs aux limites latérales et ceux relatifs aux fonds de terrain d'assiette pour pouvoir, une fois de plus, moduler les obligations de retrait selon chaque zone.

Favoriser la densité peut au contraire s'effectuer en supprimant certaines règles du PLU de Port-Saint-Père : la distance minimum de 3 mètres séparant une nouvelle

construction de la limite séparative, ou la distance minimum de 4 mètres séparant deux constructions sur un même terrain. A l'inverse, restreindre cette densité passerait par une augmentation de ces distances.

Notons que toutes les règles énoncées ci-dessus sont tirées du règlement de Port-Saint-Père, et s'appliquent aux zones Ua, Ub et Nh1. Une distinction de ces règles entre ces différentes zones pourrait être bienvenue, notamment pour encadrer très fortement la division des parcelles en zone Nh1.

3. Pistes supplémentaires de réflexion

Il est possible d'identifier une « séquence urbaine remarquable » en vertu de l'article L.123-1-5 7e du code de l'urbanisme, lequel dispose qu'il est possible de « délimiter les quartiers, îlots, immeubles [...] à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique »³⁵, et de définir alors « les prescriptions de nature à assurer leur protection ». Ainsi, il est possible pour la commune d'identifier une séquence de constructions qui bénéficiera de règles d'implantation différentes des autres, de façon à encadrer davantage la division parcellaire. Ceci est d'ailleurs en adéquation avec le SCOT, lequel préconise une valorisation des trames urbaines denses traditionnelles³⁶.

De même, une réflexion est à opérer quant aux places de stationnement obligatoires. Aujourd'hui, le règlement impose la construction de deux places de stationnement minimum par logement (garage compris). Cette règle peut devenir problématique si la commune souhaite densifier en zone Ua, et si l'espace pour créer ces places de stationnement manque. Il est ainsi

35_ Code de l'urbanisme, article L.123-1-5 7e

36_ Rapport de présentation, SCOT du Pays de Retz, Agence d'urbanisme de la région nantaise, approuvé le 28 juin 2013, p.87.

important d'opérer une réflexion sur la possibilité de créer des parkings mutualisés, et de permettre ainsi une densification facilitée, puisque allégée de cette contrainte relative aux places de stationnement.

Cette réflexion est d'autant plus importante que le projet de loi ALUR prévoit que le PLU devra « établir un inventaire des capacités de stationnement [...] et des possibilités de mutualisation de ces capacités »³⁷. Cet enjeu semble donc bel et bien digne d'intérêt.

D'autres outils de maîtrise de la division-construction existent, tels que l'usage du droit de préemption ou encore l'interdiction de création d'une bande d'accès commun, mais ils seront étudiés en profondeur lors de la « phase projet ». La « phase diagnostic » a en effet vocation à pointer les dispositions problématiques du règlement. A la suite des remarques précédentes, le règlement se révèle ainsi lacunaire sur plusieurs points :

- le zonage actuel ne rend pas compte de la diversité des enjeux inhérents à une même zone (pertinence probable de créer d'autres subdivisions en zones Ub : Ubb, Ubc, ...),
- l'application de règles similaires dans des zonages aux problématiques différentes pose problème (ex. : le panel d'exceptions à l'implantation par rapport aux limites séparatives est similaire pour les zones Ua, Ub et Nh1),
- l'actualisation des règles en général (bande de constructibilité, retraits minimums, distinction limite verticale/limite en fond de terrain d'assiette, ...) n'est pas effective. Les règles ne sont alors plus pertinentes au vu des problématiques actuelles (recherche de maîtrise du foncier, création de logements individuels de taille réduite, ...).

Ces pistes de réflexion seront approfondies et mises en œuvre lors de la phase projet, et de nouvelles réglementations seront proposées, en lien avec les différents enjeux que nous avons relevés.

Conclusion

En nous intéressant à une étude historique de l'évolution urbaine du territoire communal, nous avons pu déterminer quelles étaient les formes urbaines et architecturales actuelles sur lesquelles viennent notamment se greffer les opérations de division-construction. Etant passé d'une commune rurale à une commune périurbaine, nous avons observé qu'elles se sont généralisées récemment sur le territoire de Port-Saint-Père. Il nous a donc été primordial de définir la division-construction et de la caractériser dans ses différentes facettes avant d'analyser comment elle se manifeste sur Port-Saint-Père. Elle y est donc quantitativement importante, protéiforme et bouleverse notamment les formes urbaines.

Dans la perspective d'étudier plus finement les conséquences de la division-construction sur le territoire communal, nous avons repris la même structure d'analyse consistant à dresser une liste des impacts possibles de la division-construction puis d'appliquer ces observations théoriques sur le territoire port-saint-périn. Cinq points nous sont apparus comme autant d'enjeux à tenir compte face au processus de division-construction. Cela nous a permis de dresser quelques pistes de réflexion sur lesquelles nous reviendrons dans la troisième partie, en lien avec notre réflexion pour maîtriser la division-construction. Nous avons en tout cas cherché à expliciter les avantages et inconvénients engendrés par le phénomène de division parcellaire, et à dresser un panel de ses conséquences qui soit le plus large possible.

Enfin, bien que les enjeux supra-communaux énoncés par le SCOT, le PLH et différentes lois semblent compatibles avec une politique favorisant la division parcellaire, ce type de processus n'apparaît pas être l'outil

de prédilection pour la densification. En effet, rappelons que sont conseillées les opérations d'ensemble afin de pouvoir maîtriser précisément l'insertion et la qualité du nouveau bâti. Celles-ci constituent aussi selon le notaire maître Drogou le réel moyen d'accueillir davantage de population en centre-bourg que ne le feraient des initiatives de division-construction.

Aussi la division-construction ne peut-elle répondre seule à la demande croissante de logements sur Port-Saint-Père. Elle n'est qu'un outil parmi d'autres permettant de densifier, et il est primordial de souligner cela. Comme nous l'a fait remarquer Fabrice Del Aguila, architecte urbaniste du CAUE de la Gironde au cours d'une discussion téléphonique, il n'est pas possible de fonder une politique publique uniquement sur des initiatives privées. En effet, même s'il est possible d'encourager ce phénomène sur des zones ciblées (par la sensibilisation, une réglementation différente, ...), ces opérations demeurent d'initiative individuelle, et donc relativement aléatoire.

Ainsi, il convient de redonner à la division-construction la place qui lui revient : c'est un outil parmi d'autres de densification, mais il ne peut être un remède unique et absolu. Ceci étant dit, il devient alors possible et opportun d'encourager ce phénomène dans certaines zones précises. Nous avons vu que le règlement actuel n'arrivait pas à maîtriser la division-construction, mais que suite à certaines modifications de ce document, il deviendra possible d'encadrer plus efficacement le phénomène. Ces nouvelles réglementations auront vocation à être appliquées notamment dans certains secteurs précis, identifiés comme présentant un potentiel de division parcellaire. La partie suivante se propose de présenter ces secteurs en question.

Partie III

**La division construction:
Quel potentiel de
développement urbain ?**

Suite à l'état des lieux de la division-construction sur le territoire et à l'analyse des conséquences sur l'urbanisation générale de la commune, nous nous attacherons maintenant d'analyser les stratégies de maîtrise de la division-construction, au rang desquelles se trouvent une réflexion sur le BIMBY, la « densification douce » ou encore les lotissements en cœur d'îlot. Il s'agira de pistes de réflexions, dans une approche prospective, s'appuyant sur l'identification méthodologique de secteurs potentiels de projet.

A. Les réflexions engagées sur le processus de division construction

1. La solution BIMBY ? Entre encadrement et promotion de la division-construction

- Le discours de Le Foll et Miet

C'est face à l'essor de la division-construction et à la nécessité d'optimiser le foncier pour limiter l'étalement urbain, que le programme de recherches BIMBY est lancé en 2009 dans le cadre de l'appel à projet sur les villes durables.

Les initiateurs de ce programme de recherches voient dans les 19 millions de maisons individuelles que possède la France un véritable potentiel foncier. Actuellement la moitié de la création de logements vient de projets urbains et l'autre moitié d'initiatives privées de division parcellaire, non organisée. Par le programme BIMBY, ils veulent que de la division-construction soit initiée par des cabinets d'architectes-urbanistes dans

l'objectif de mettre en place un urbanisme plus cohérent. Pour Miet et Le Foll, la division-construction organisée a d'autres avantages que de répondre à la demande de logements en protégeant les terres non urbanisées. Il s'agit d'une filière de production courte basée sur des initiatives privées qui développe l'économie du territoire. Il y aurait donc un bénéfice sur le secteur du bâtiment et de la construction à l'échelle locale.

Ce mode de production permettrait l'accès à la propriété à des ménages avec des revenus modestes car le BIMBY produirait des logements à des coûts plus faibles que des opérations publiques.

Le BIMBY est promu par les créateurs de la notion comme une solution à la crise du logement et à la lutte contre l'étalement urbain, reposant sur les trois piliers du développement durable. Économiquement, il permettrait de redynamiser l'économie locale mais aussi de relancer les villes en perte de dynamisme. Socialement, il faciliterait l'accès à la propriété à moindre coût, il intégrait la mixité sociale et générationnelle et il répondrait aux besoins de la population. Écologiquement, il limiterait l'étalement urbain et donc la consommation de terres.

- Les critiques du programme de recherches

Des critiques du programme BIMBY apparaissent petit à petit dans le monde scientifique et professionnel. Emilien Robin, architecte et professeur vacataire à ENSA Paris Belleville est à l'origine de l'émergence de la notion de BIMFY (Built In My Front Yard). Dans son article « l'imposture BIMBY », il dénonce le caractère marketing et promotionnel du BIMBY. Le travail important sur la ligne graphique du site internet et sa cible très élargie, traduit une stratégie marketing qui cache les limites du programme.

Le côté promotionnel du programme est amplifié depuis la création de Terra in design par les initiateurs du BIMBY. Il s'agit d'une agence de valorisation et d'optimisation foncière. Cela nous amène à nous demander s'ils n'étaient pas plus intéressés par le volet marketing que par le volet scientifique de la démarche.

Les scientifiques et les professionnels dénoncent aussi une absence de vision d'ensemble pouvant amener à une incohérence urbaine et architecturale. La crainte face à ce phénomène est de pousser les initiatives privées allant à l'encontre des initiatives sociales et collectives des communes. Favoriser le BIMBY tel qu'il est aujourd'hui amènera aux mêmes problèmes que ceux engendrés par la division-construction « non BIMBY », c'est-à-dire des problèmes de mixités, de pression sur les réseaux et de bénéfices uniquement particuliers.

Il ne faut pas s'en cacher, le BIMBY fonctionne essentiellement grâce à la plus-value associée à la vente d'une parcelle. Contrairement à ce que voudrait nous faire penser Le Foll et Miet, les logiques écologiques, sociales n'entrent que très rarement dans les paramètres de décision des propriétaires-diviseurs.

Pour les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture, le programme d'étude n'est pas abouti, il correspond à la phase 1 d'un programme plus complet.

2. La solution de la « densification douce » ?

Afin d'approfondir notre réflexion sur la densification, nous pouvons nous appuyer sur le concept de densification douce évoqué par Anastasia Touati. La densification douce constitue une forme de densification qui n'entraîne pas de

modification radicale du tissu existant, comme la percée de nouvelles voiries par exemple. Elle ne se limite pas à la division parcellaire (**photo 37**), mais s'opère aussi par comblement des dents-creuses ou réinvestissement des espaces de friches portuaires, industrielles... Elle peut s'effectuer sans modification de la parcelle par le biais d'une surélévation, d'une extension ou un réaménagement des combles. Ce type de densification permet de loger plus d'individus ou de répondre à un besoin particulier (besoin d'un bureau car travail à domicile). La densification peut également avoir lieu sans modification ni de la parcelle, ni de la surface du logement mais simplement par la division du bâti en plusieurs logements indépendants. Anastasia Touati fait appel à la notion de « logements accessoires » qui sont des appartements à l'intérieur de maisons (**photo 38**).

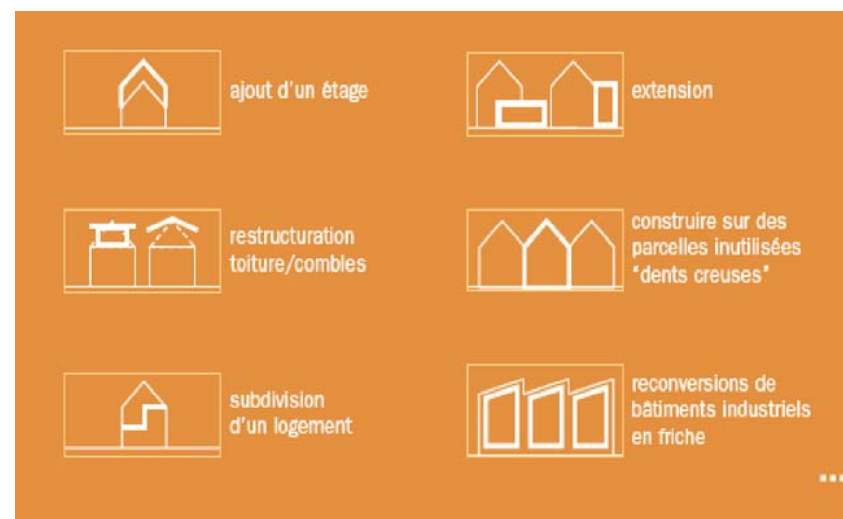


Photo n°37 : Les différents modes de densification autres que la division-construction (Source diagnostic urbain de la communauté urbaine de Dunkerque par Territoires sites et cités, ACI et Double mixte)



Photo n°38 : Illustration d'un logement accessoire
(Source : *Densification douce en Ontario* - par A.Touati Métropolitiques)

Pour les pouvoirs publics, le coût financier supporté par la collectivité est souvent moindre que pour la création ex-nihilo de nouvelles zones d'aménagement. L'intervention sur les lotissements existants se limite souvent à la garantie de sa viabilité en ce qui concerne la desserte en réseaux. En revanche, il s'avère plus difficile de s'attaquer à de l'existant dans une entreprise de densification.

Le projet de densification pavillonnaire par division parcellaire doit par conséquent combiner gestion publique et initiatives privées, ces deux types d'acteurs étant indispensables et inséparables. Sylvain Petitet insiste sur le fait que les solutions doivent être participatives, peu coûteuses, mêlant intervention publiques (équipements et espaces collectifs, infrastructures) et initiatives privées des propriétaires et habitants des quartiers. Il s'agit donc de créer un réel climat de consensus.

3. Les alternatives à la division-construction pour densifier.

Comme nous l'avons vu, la division-construction est capable de « figer » la forme urbaine ; les dessertes en drapeau réduisent très fortement la capacité des pouvoirs publics à intervenir sur les trames viaires. Ce problème s'ajoute au caractère structurellement rigide du tissu pavillonnaire qui est composé de parcelles individuelles privées. La division-construction nuit aussi à la mutation des formes urbaines en ce qu'elle conforte la rigidité physique du tissu pavillonnaire et réduit la possibilité de création de lotissements dans les espaces en cœur d'îlot³⁸.

Lorsque de la division se fait de façon simple, les fonds de parcelles potentiellement urbanisables, en second rideau, se trouvent inutilisables par le manque d'accès. L'évolutivité du parcellaire est donc mise en cause. La municipalité, par sa volonté de réfléchir à l'urbanisation de la commune pour les années futures, se heurte ainsi aux initiatives privées spontanées et à court terme. Or, les espaces en cœur d'îlot peuvent pourtant constituer un potentiel intéressant de construction de lotissements et intégrer des objectifs de diversification de l'offre de logements, entre autres.

Pour illustration, voici une opération de construction de 64 logements conduite par les architectes Thibault Babled, Marc Reynaud et Arnaud Nouvet à Saintes (**photo 39**). Le parcellaire original a été préservé pour accueillir des maisons basses, desservies par des venelles préexistantes (**photo 40**). Cela a permis de créer du logement social et du logement en accession à la propriété, mais aussi de proposer de nouvelles formes d'habitat individuel.



Photo n°39 : Le plan d'aménagement d'une opération de densification en cœur d'îlot s'appuyant sur la structure urbaine préexistante (Source : www.babled.fr)



Photo n°40 : De nouvelles maisons à patio (Source : Architecture et photographie.fr)

Afin de garantir un minimum de mutabilité du tissu pavillonnaire, il faut notamment veiller à la distribution de parcelles privées au sein de la parcelle collective et à la position des accès.

Sur l'îlot Bodelot Evrard (**photo 41**), un Etablissement Public Foncier a été sollicité afin d'assurer la maîtrise foncière des terrains à urbaniser et leurs différents accès, en laissant à la commune de Divion le temps de mûrir son projet et de rechercher le maître d'œuvre capable de le réaliser. Il est pour l'instant prévu de créer une desserte routière transversale et des liaisons piétonnes, ainsi que des espaces verts et une aire de jeux pour enfants, sans oublier l'objectif de densification en cœur d'îlot.

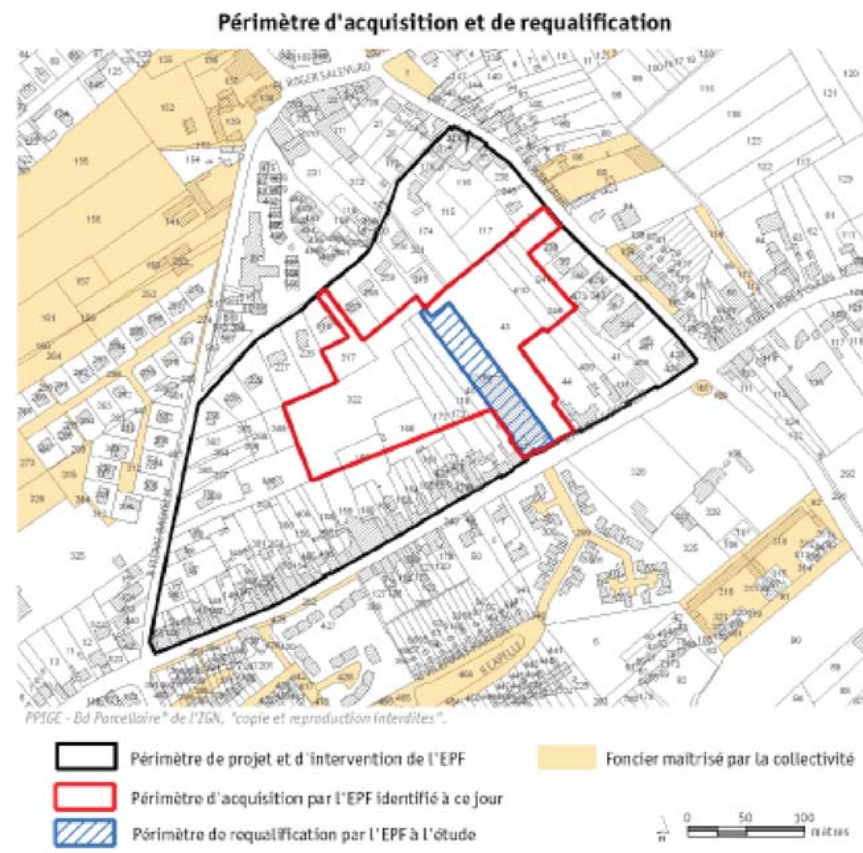


Photo n°41 : Opération de renouvellement urbain en cœur d'îlot (Source : Etablissement Public foncier Nord-Pas-de-Calais, îlot de Bodelot Evrard)

Autre exemple, puisé à Bagnolet, où un projet initial devait s'intégrer dans une succession de petites unités foncières entre d'autres parcelles occupées, avec des contraintes d'accès très fortes. La maîtrise d'ouvrage a donc envisagé le remembrement des différentes parcelles, dans le but de créer une unité foncière en cœur d'îlot, avec une gestion optimisée des accès³⁹.

Cette série non-exhaustive d'exemples d'alternatives à la division-construction constitue bel et bien un moyen de maîtrise de ce processus, en le substituant par exemple à des opérations de lotissements soutenus par la collectivité. Cela étant dit, la division-construction nécessite quelques conditions de mise en œuvre qui éclairent sa pertinence dans l'aménagement urbain.

4. Les conditions pour la réussite d'un projet de densification par division parcellaire

Dans un contexte de volonté de limiter la place de la voiture, de vieillissement de la population (volonté d'avoir une maison ou un jardin plus petit), d'augmentation des coûts de l'énergie et de la modification des attentes des populations en terme d'habitat (plus petit logement car plus de famille monoparentale ...), la division construction et la construction entre cœur d'îlot peuvent être vues comme des solutions permettant de concilier les évolutions sociétales avec les préoccupations environnementales. En nous appuyant sur les observations de Maeva Beaudoin⁴⁰, nous pouvons identifier des clés pouvant être des moyens pour mettre en place une densification pavillonnaire cohérente :

Concernant les formes urbaines:

- Les parcelles issues de divisions-constructions,

- notamment celles en drapeau, doivent être évitées,
- L'organisation de la desserte municipale doit supporter l'augmentation de trafic induite et privilégier les modes de déplacements doux ou collectifs,
- Le projet de densification pavillonnaire par division parcellaire doit s'appuyer sur des centralités (en commerces ou transports par exemple) et des espaces publics,
- L'identification des secteurs favorables aux divisions-constructions nécessite de veiller à contenir le risque de déséquilibre social et territorial.

Concernant la dimension sociale :

- Les nouvelles formes urbaines issues de divisions-constructions doivent combiner intimité et densification de l'habitat,
- Les initiatives de divisions-constructions doivent émaner des propriétaires privés, en impliquant une consultation du voisinage,
- Les initiatives de division-constructions engagées par la collectivité doivent prendre en compte l'avis des habitants en les intégrant à la démarche,
- La mise en place d'un projet collectif doit faire en sorte de partager les bénéfices. Cela va permettre de faciliter l'adhésion de la population au projet. Ici les bénéfices ne seront pas uniquement financiers.

Concernant la dimension juridique :

- Tout projet de densification par division parcellaire doit faire l'objet de concertation avec la population.

Pour permettre la réussite d'un projet de division parcellaire, il est important d'avoir une très bonne connaissance du territoire, afin de déterminer où sont les menaces et les opportunités du territoire et donc savoir où agir.

Au sein de notre phase projet, nous nous appuyerons sur ces éléments et sur les différentes expériences qui ont eu lieu afin d'élaborer un projet s'intégrant au maximum dans l'environnement et dans la politique de la commune et pouvant être accepté par la population. Ce projet s'effectuera sur certains secteurs identifiés dans la partie qui suit.

B. Division construction : Identification du potentiel foncier de Port-Saint-Père

1. Notre vision de la dent-creuse et de l'espace lâche

Dans le cadre de notre étude, il nous a été demandé d'identifier les dents creuses ainsi que les parcelles favorables à la division parcellaire. Il convient de préciser ces termes, afin de délimiter formellement notre objet d'étude.

Un ouvrage publié sous la direction du ministère de la Culture et de la communication, de l'Architecture et du Patrimoine définit la dent creuse comme étant un « espace résiduel à l'emplacement d'un édifice démoli dans un tissu constitué, dans l'attente d'une reconstruction », ou comme un « terrain dans l'attente d'une construction, encadré par des bâtiments déjà construits »⁴¹. La dent creuse entretient donc un rapport étroit avec le bâti : elle existe dans l'attente d'une future construction, ou bien au contraire en ce qu'elle se refuse volontairement à accueillir du bâti, bien que bordée de parcelles construites. La dent creuse peut résulter d'une volonté spéculative : elle fera alors l'objet d'une rétention foncière, dans le but de voir

sa valeur monétaire augmenter.

Dans le cadre de notre étude, seront distinguées les « dents creuses » des « espaces lâches », ceci afin de proposer une représentation pertinente des types de parcelles potentiellement divisibles. Les définitions proposées, bien que s'inspirant de diverses sources textuelles, se veulent personnelles, et spécifiquement adaptées à notre travail.

- Les « dents creuses »

Le terme « dent creuse » n'est pas défini par la loi. C'est une expression issue du langage courant, qui revêt une dimension subjective, et donc variable selon les individus. La définition que nous proposerons de la dent creuse sera donc délibérément personnelle.

Une dent creuse désigne une parcelle, publique ou privée, répondant à 4 critères :

- **appartenance au tissu urbain** : la dent creuse est située dans une zone urbanisée,
- **desserte en réseaux publics** : la parcelle doit être (ou projetée d'être) desservie par le réseau public d'eau, d'électricité et d'assainissement ou, à défaut, se situer à proximité de terrains desservis,
- **surface minimale** : la parcelle doit posséder une taille minimale permettant d'assurer les besoins de vie du ou des résidents potentiels. Cette surface minimale est fixée à 400m². Le choix de ce nombre s'explique ainsi : la plus petite parcelle issue de division parcellaire recensée, parmi les demandes de permis de construire, est de 390m².
- **parcelle non-construite** : les dents creuses se limitent aux terrains strictement non-construits.

⁴¹ *Espace Urbain – vocabulaire et morphologie*, B. Gauthiez, éd. du patrimoine, 2003, p.249.

Cette définition, volontairement restrictive, permettra une identification rigoureuse des dents creuses sur la commune, mais surtout une présentation réaliste du potentiel d'urbanisation de la commune.

Dans la pratique, ces dents creuses se caractérisent souvent comme étant des espaces interstitiels, dont les terrains limitrophes sont déjà bâtis (**photo 42**).



Photo n°42 : Exemple de dent creuse à Angers (réal. groupe Atelier)

- Les espaces lâches

Les parcelles, autres que dents creuses, favorables à la division parcellaire répondront au nom d' « espaces lâches » (**photo 43**).

Un espace lâche désigne un espace, public ou privé, répondant à 3 critères :

- **appartenance au tissu urbain** : l'espace lâche est

situé dans une zone urbanisée,

- **caractère composite** : un espace lâche peut se composer de plusieurs parcelles limitrophes,
- **potentiel d'urbanisation** : ce potentiel d'urbanisation peut se décliner sous deux formes :

- rapport entre l'emprise au sol et la taille du terrain : l'espace présente une densité urbaine faible au regard des terrains alentours. Cette notion est relative. Ainsi, il n'est pas fixé de seuil caractérisant cette densité. De plus, les bâtiments concernés pourront être vacants ou non.

- possibilité de démolition : l'espace abrite une ou des constructions potentiellement destructibles, permettant l'accueil d'une nouvelle urbanisation. Par exemple, des bâtiments menaçant ruine.



Photo n°43 : Exemple d'espace lâche dans l'agglomération angevine (Cantenay-Epinard - 49) (réal. groupe Atelier)

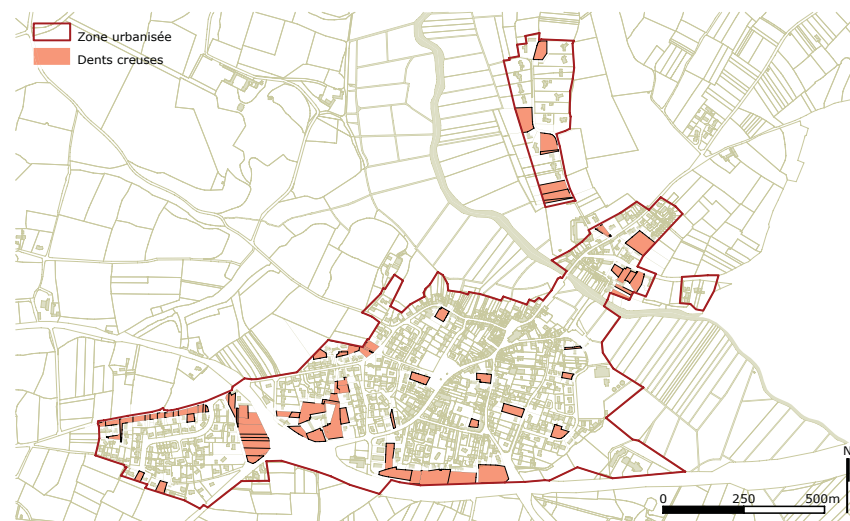
2. Identification du potentiel foncier divisible et proposition méthodologique.

La méthodologie que nous avons appliquée au territoire de Port-Saint-Père peut être déclinée sur d'autres territoires sous certaines conditions. Il est nécessaire d'avoir une très bonne connaissance du terrain d'étude afin de pouvoir cerner si le territoire communal présente une certaine pression foncière et immobilière. Pour ce faire il est primordial d'effectuer préalablement un diagnostic afin d'identifier les forces et faiblesses de la commune. Tout cela devra être mis en relation avec la politique communale.

L'objectif étant d'identifier les secteurs potentiels de projets, nous allons décomposer notre travail en 3 phases. La première vise à distinguer les dents creuses constructibles. Une fois cela effectué, nous nous attarderons sur le cas des espaces lâches potentiellement divisibles. L'ultime partie regroupera le potentiel théorique sur la totalité de la commune. L'enjeu étant de se rendre compte de l'ampleur des espaces vulnérables face au phénomène de division-construction et notamment dans les hameaux.

a. Processus d'identification des dents creuses potentiellement constructibles

Il nous semble pertinent de s'intéresser uniquement à la zone urbanisée du bourg pour répertorier les espaces interstitiels non construits. Ce zonage inclue le hameau des Salettes à proximité immédiate du bourg mais exclue les parcelles des zones Ue et Ui du PLU inconstructibles pour tout bâtiment à l'usage d'habitation (**carte 27**). Ce zonage s'étend sur 88,5 hectares et présente une densité de 18,7 habitants à l'hectare⁴² c'est à dire de 7,5



Carte n°27 : Ensemble des dents creuses du bourg : potentiel théorique (réal. groupe Atelier)

logements à l'hectare. Ce calcul s'appuie sur le chiffre de l'INSEE déterminant le nombre moyen de personnes par ménages qui est de 2,5.

Une fois le zonage effectué, nous extrayons toutes les parcelles non-construites au sein de cette zone. Ce listing nous permet de dégager 84 parcelles non bâties représentant 9,6 hectares (**carte 28**). Il s'agit ici d'une liste répertoriant l'ensemble des espaces non construits sans prendre en compte les spécificités du terrain.

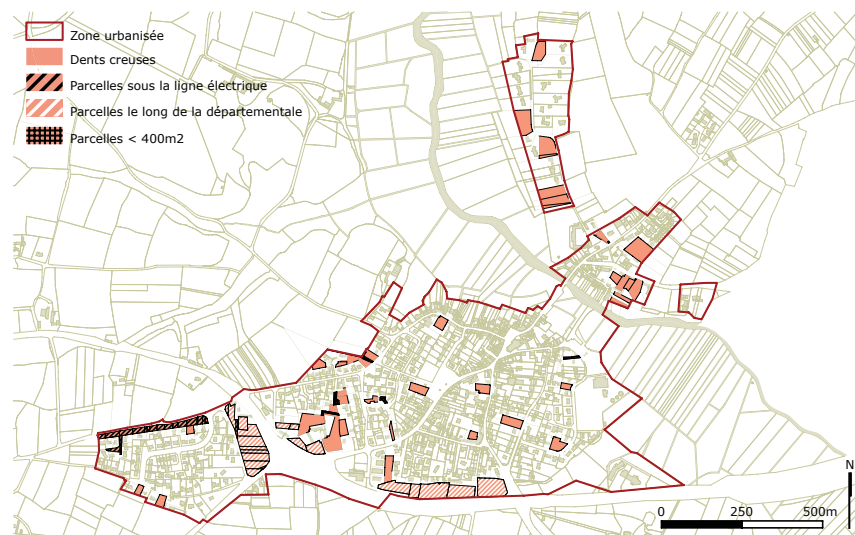
Il est important, une fois l'ensemble des dents creuses identifiées, de repérer les servitudes et autres éléments pouvant aller à l'encontre de leur urbanisation. Il s'agit d'infrastructures de transports, de réseaux d'électricité ou encore des contraintes naturelles comme le risque inondation ou les carrières.

Sur le site de Port-Saint-Père nous avons exclu les

⁴² Ce calcul est basé sur l'emprise urbaine du bourg, en prenant en compte les parcelles mais également les espaces viaires.

dents-creuses en dessous de la ligne électrique et celles à proximité de la RD 751 pour des raisons sanitaires et de nuisances visuelles. Ces parcelles pourront être construites une fois la déviation de la départementale effectuée et suite à un travail de couture entre le bourg et les hameaux de Bel air et de la case aux renards. Nous éliminons des parcelles ou regroupements de parcelles identifiées, toutes celles ayant une taille inférieure à 400m² et une largeur inférieure à 6 mètres, car en dessous de ces seuils l'aménagement est difficile.

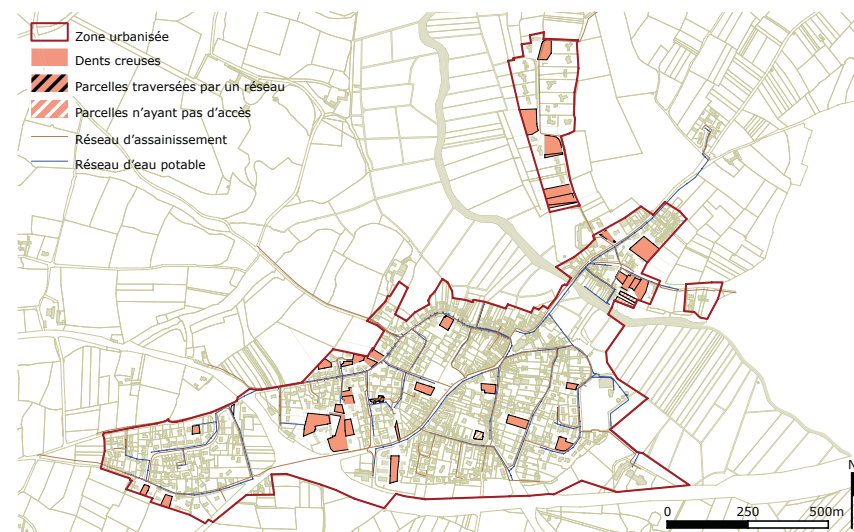
Ce tri nous a permis de réduire le nombre de parcelles à 41, c'est à dire 5 hectares.



Carte n°28 : Ensemble des parcelles où la construction est envisageable
(réal. groupe Atelier)

Afin de dégager objectivement les parcelles urbanisables, il convient de nous attarder maintenant sur les réseaux : viaire, électrique, gaz, assainissements et eaux. Dans notre cas, n'ayant pas en notre possession les

bases de données relatives à ErDF et GrDF nous tiendrons compte uniquement des autres réseaux. Nous éliminons les parcelles où l'accès direct est inexistant, exception faite pour celles où un raccordement est aisément possible (**carte 29**).



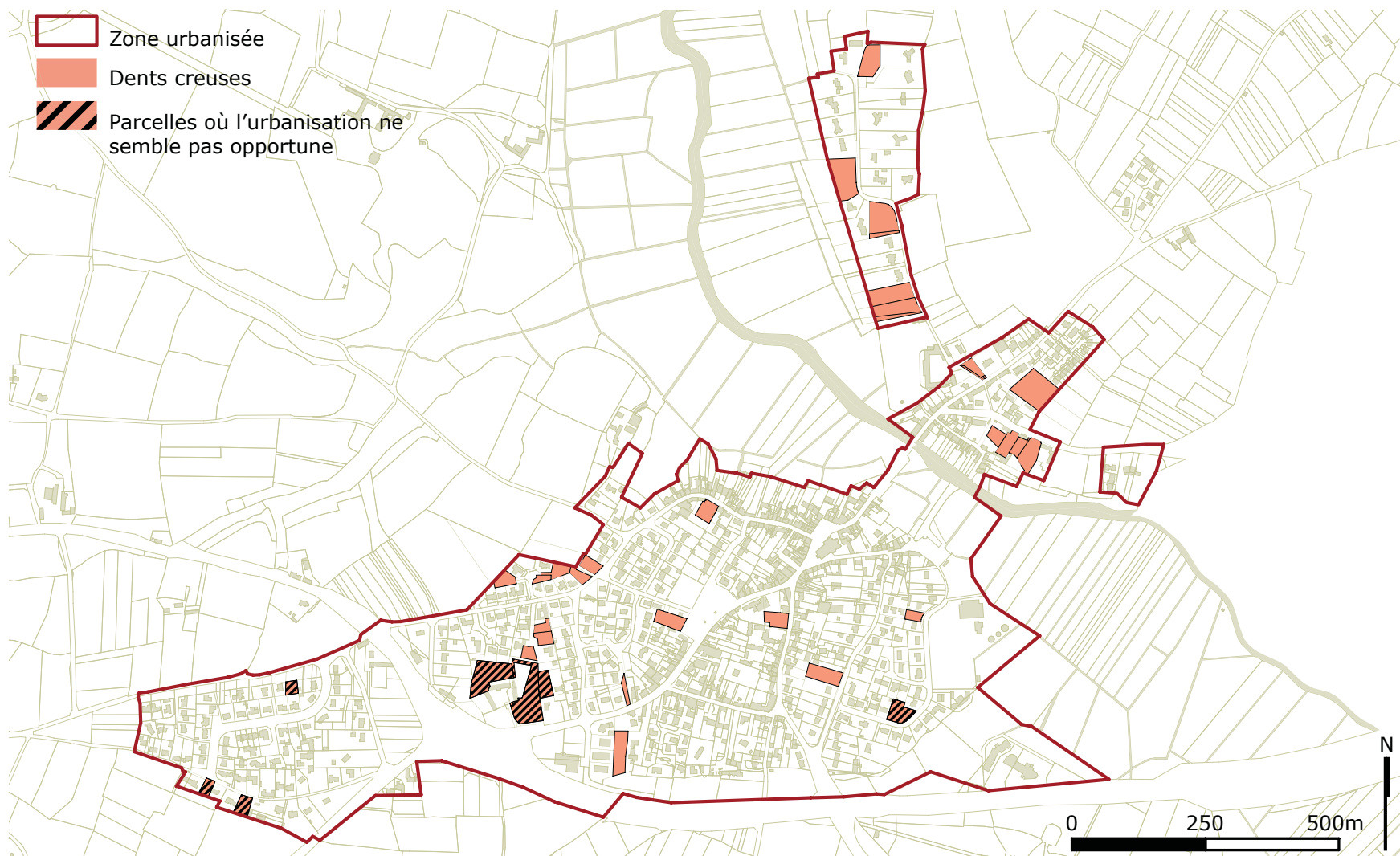
Carte n°29 : Mise en relation des réseaux avec les espaces identifiés comme libre.
(réal. groupe Atelier)

Suite à cette étape nous avons déterminé 5 parcelles nécessitant des travaux de raccordement au réseau d'eau et d'assainissement. 4 parcelles ont été éliminées dont une car elle se situe à la verticale du réseau d'assainissement et 3 qui ne bénéficiaient pas d'un accès direct à la voirie.

Enfin, il s'agit de faire une sélection plus subjective des parcelles où l'urbanisation nous paraît opportune (**carte 30**). Nous avons donc fait le choix d'exclure le quartier de la case aux renards-Bel air car aujourd'hui ce quartier est déconnecté du bourg par la route départementale 751. Cette infrastructure et les flux

routiers entravent les cheminements doux. Cependant sa déviation future permettra, par un travail de suture, de reconnecter ce hameau au centre bourg. Un projet de comblement de ces dents creuses pourra être envisagé à posteriori.

Dans une logique de conservation des espaces publics paysagers, il est pour nous plus judicieux de préserver le parc libre de l'avenue des sports. Cependant il pourra faire l'objet d'un travail de réaménagement.



Carte n°30 : Les 26 parcelles où l'urbanisation est opportune. (réal. groupe Atelier)

Certaines parcelles sont utilisées actuellement en tant que jardin, ou potager comme c'est le cas autour du Prieuré notamment. Il ne nous paraît donc pas pertinent d'y proposer une urbanisation.

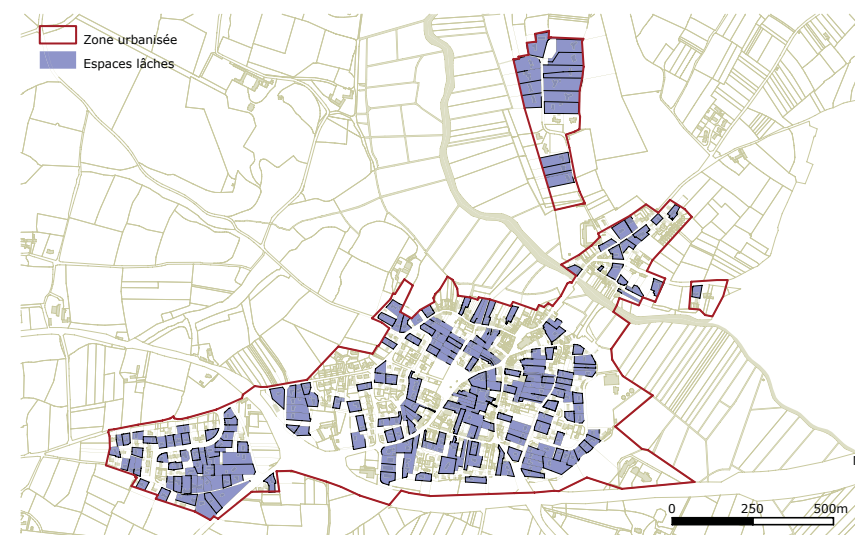
Au final, les dents creuses après tri objectif et subjectif représentent 26 parcelles totalisant 3,5 hectares.

Méthodologie en 6 points :

- Identifier la zone urbanisée correspondant à la politique communale
- Extraire les zones non construites au sein du parcellaire
- Identification des éléments contraignant l'urbanisation (route, zones inondables, servitudes...)
- Elimination des parcelles ayant une largeur inférieure à 6 m et une surface de moins de 400 m²
- Mettre en relation les parcelles libres avec les réseaux et déterminer où un raccordement est envisageable
- Se baser sur le terrain afin d'éliminer les parcelles où l'urbanisation est souhaitable (jardin utilisé, espaces publics récréatifs, enjeux du territoire, ...)

b. Processus d'identification des espaces lâches potentiellement constructibles

Concernant les espaces lâches, nous nous basons sur le même secteur que pour l'identification des dents creuses mais en s'intéressant aux parcelles bâties. Dans le but de conserver uniquement les parcelles divisibles, nous extrayons les parcelles de plus de 800 m² où il y a une possibilité de faire une parcelle de minimum de 400m². En ce qui concerne les parcelles de moins de 800 m² nous tenterons de distinguer où il est possible de rassembler des parcelles afin de former une nouvelle unité de plus de 400m² (**carte 31**).

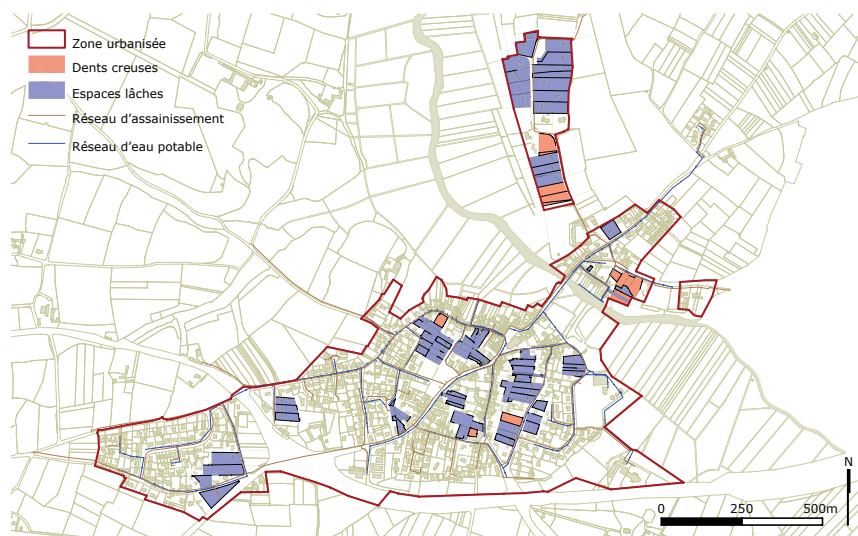


Carte n°31 : Potentiel théorique des espaces lâches. (réal. groupe Atelier)

Cette première carte nous donne une idée du potentiel divisible théorique dans le bourg qui représente 29 hectares répartis sur 237 parcelles. Sur ces 237 parcelles, une grande partie ne sont pas divisibles de par l'implantation du bâti, pour les autres la division parcellaire

s'effectuera à l'initiative du propriétaire.

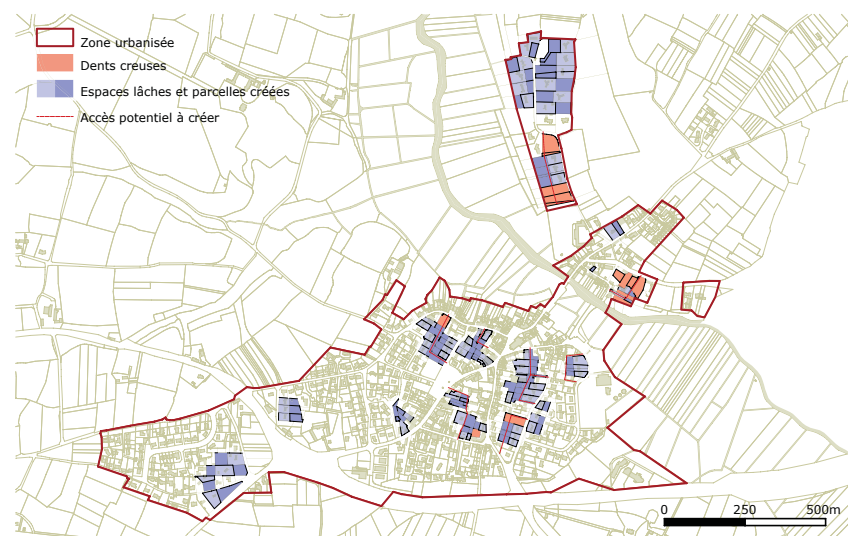
Dans l'optique de mettre en place un projet, nous avons rajouté les dents creuses précédemment identifiées, afin de faire ressortir des secteurs potentiels de projets, c'est à dire des rassemblements de parcelles ou des cœurs d'îlot. Comme pour l'identification des dents-creuses, nous avons mis ces parcelles en relation avec les contraintes du site et les réseaux d'eau et d'assainissement (**carte 32**).



Carte n°32 : Les parcelles libres connectées aux différents réseaux.
(réal. groupe Atelier)

L'idée ensuite est de commencer une sélection en se basant sur la connexion au réseau viaire ou la possibilité de créer de nouveaux accès aux parcelles. Une fois cela fait, nous nous sommes essayés à une proposition de division parcellaire dans le but d'extraire uniquement des parcelles non bâties (**carte 33**).

Comme pour le processus de détermination des



Carte n°33 : Espaces lâches et dents-creuses : vers l'identification des secteurs de projet. (réal. groupe Atelier)

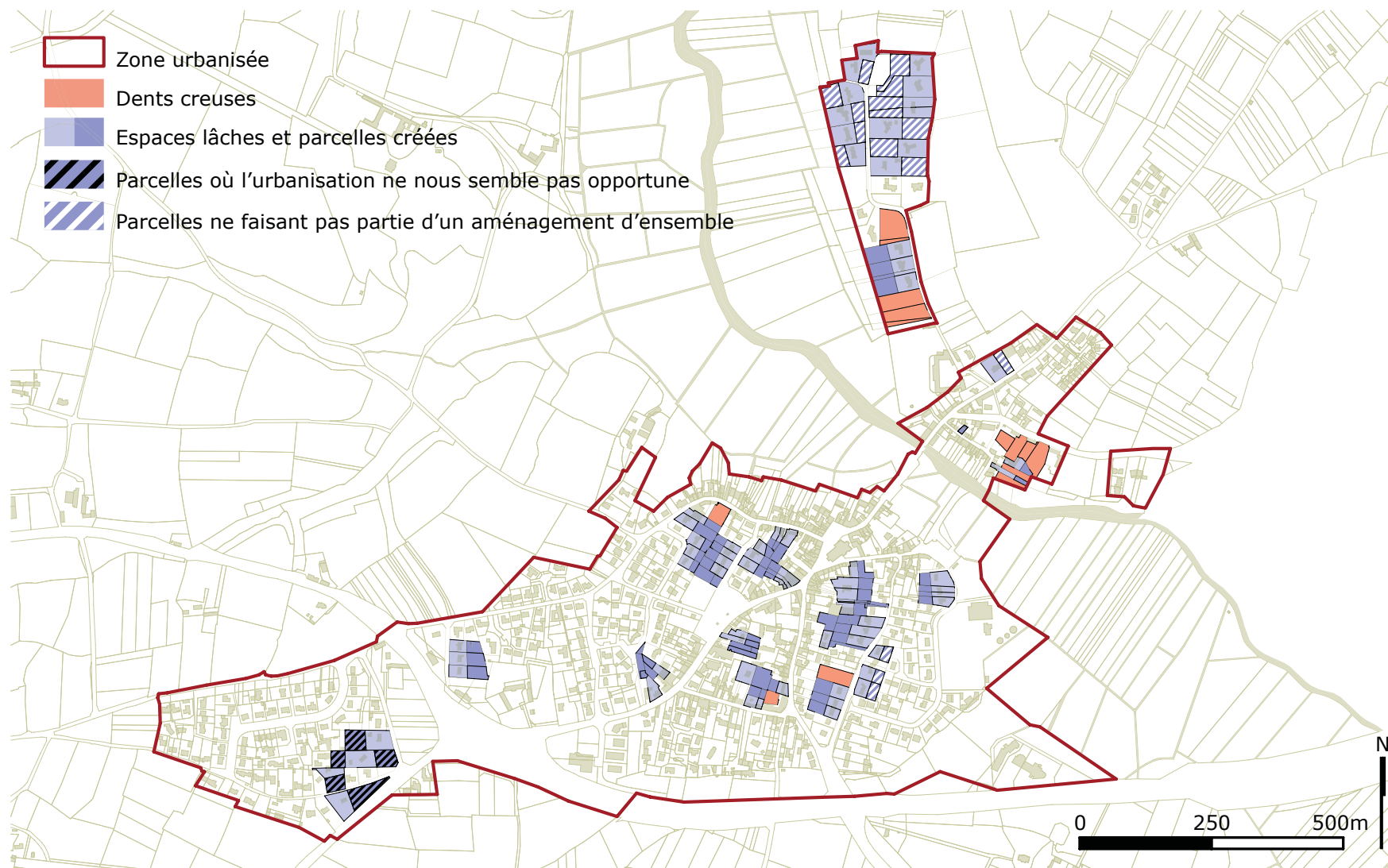
dents creuses, nous avons fait le choix d'éliminer les parcelles de la case aux renards. Les parcelles ne pouvant pas faire l'objet d'un aménagement d'ensemble sont exclues de nos secteurs de projets.

Les secteurs potentiels de projet s'étendent sur une surface de 7,3 hectares mêlant à la fois dents-creuses et espaces lâches (**carte 34**). En conservant une forme urbaine similaire à celle présente sur le bourg, ces espaces potentiels pourraient accueillir à terme 55 logements soit 137 nouveaux habitants. Dans ce calcul nous nous basons sur la densité moyenne au sein du bourg et sur le chiffre de l'INSEE du nombre moyen de personnes par logements.

La division-construction et le comblement des dents creuses pourront accueillir plus d'habitants mais étant fondés sur des initiatives individuelles ponctuelles il est difficile de quantifier cet apport de population. Ces divisions

feront l'objet d'un travail au niveau réglementaire afin de pouvoir les favoriser ou les limiter selon les secteurs et des conditions seront posées afin d'optimiser au maximum

le foncier et de ne pas engendrer de pressions sur les différents réseaux.



Carte n°34 : 7,3 hectares de secteurs potentiels de projet. (réal. groupe Atelier)

Méthodologie en 7 points :

- *Identifier la zone urbanisée correspondant à la politique communale*
- *Extraire les zones construites au sein du parcellaire*
- *Inclure les parcelles libres précédemment identifiées*
- *Conserver uniquement les parcelles de plus de 800m² ou celles inférieures mais pouvant être regroupées pour créer une parcelle de 400m²*
- *Identification les éléments contraignant l'urbanisation (route, zones inondables, servitudes...)*
- *Mettre en relation les parcelles libres avec les réseaux et déterminer où un raccordement est envisageable*
- *Se baser sur le terrain afin d'éliminer les parcelles où l'urbanisation est non-souhaitable (jardin utilisé, espaces publics récréatifs, enjeux du territoire ...)*

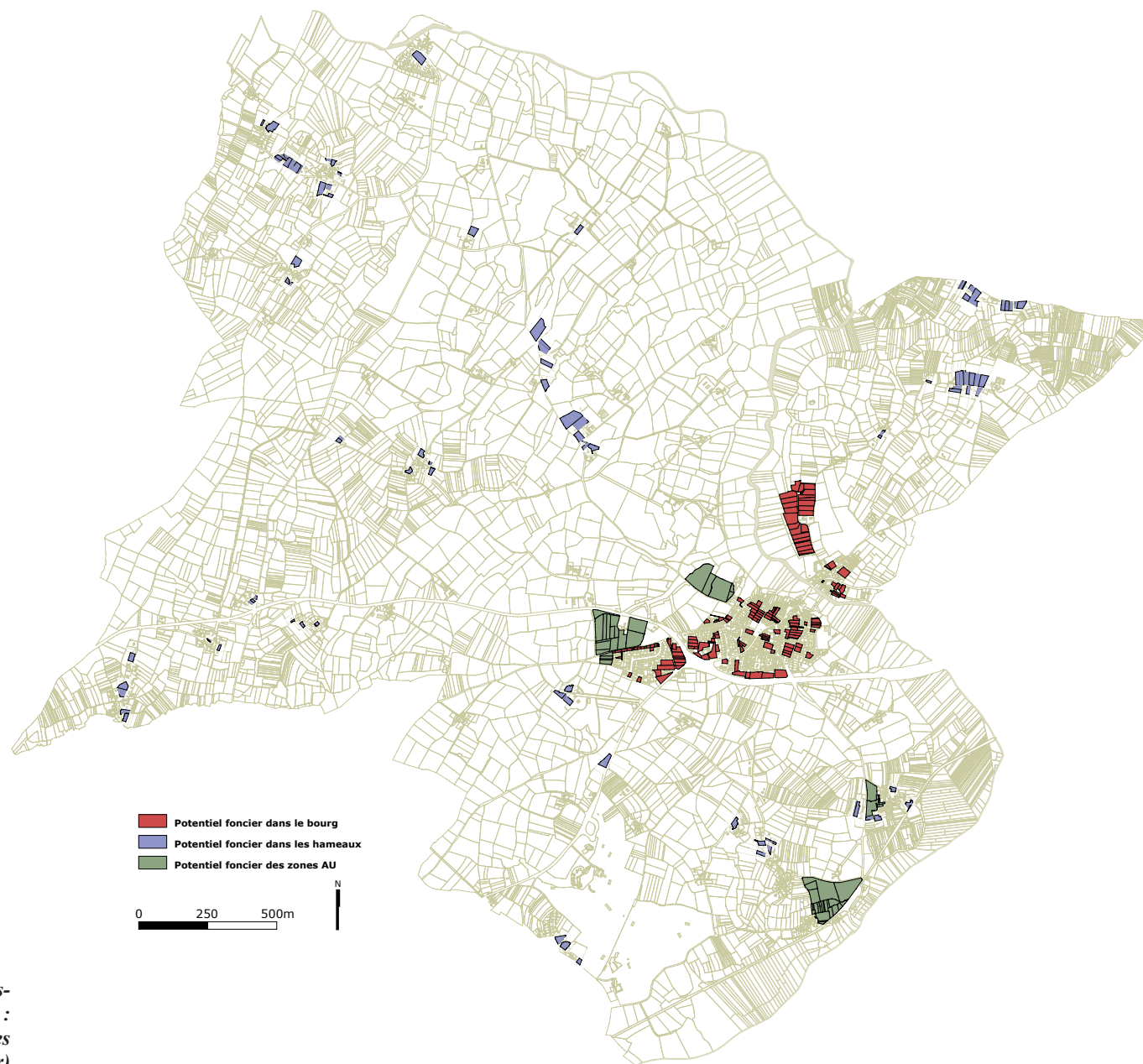
c. Le potentiel foncier théorique sur l'ensemble du territoire

L'objectif de cette dernière partie est de répertorier l'ensemble du foncier divisible ainsi que les zones à urbaniser pour se rendre compte des opportunités et des menaces d'urbanisation via le processus de division-construction. En effet dans les hameaux, la division parcellaire est aujourd'hui possible contrairement aux objectifs du SCoT qui vise à la densification des bourgs.

Pour ce faire, nous avons fait ressortir les zones de primo-urbanisation prévues dans les PLU (zones AU). Ces zones représentent 23,7 hectares. Nous avons distingué les dents creuses et les espaces lâches du bourg ainsi que ceux des hameaux afin de dégager le potentiel urbanisable théorique. Ce potentiel ne correspond en rien à ce que sera le futur de la commune mais bien à une capacité théorique de division-construction sans prise en compte des enjeux, des politiques. Il s'agit des lieux de divisions-constructions possibles mais pas forcément souhaitables **(carte 35)**.

Sur les hameaux la capacité théorique de densification occupe 8,1 hectares et 12,9 hectares dans le bourg. En extrapolant les chiffres de la densité du bourg et des hameaux et en prenant en compte les zones à urbaniser, la commune peut accueillir 684 personnes dans le bourg et 75 dans les hameaux soit un total de 759 personnes supplémentaires sans ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation.

Afin de répondre aux objectifs de 1000 habitants sur les 15 ans à venir, l'urbanisation telle qu'elle s'est faite ces dernières années n'est pas adéquate. Ainsi il nous semble pertinent de faire évoluer la forme urbaine vers une forme plus dense et mêler densification et primo-urbanisation réfléchie. Parallèlement, la non-maitrise de la division-construction va à l'encontre de l'optimisation du foncier, de par l'absence d'un aménagement d'ensemble.



Carte n°35 : Ensembles des dents-creuses et espaces lâches du territoire : Menace ou opportunité en fonction des zones. (réal. groupe Atelier)

Dans l'objectif de mettre en avant des secteurs propices à un aménagement d'ensemble, il nous paraît pertinent d'établir des fiches de secteurs potentiels de projet. Elles caractériseront la nature, la composition, la situation et les éléments de contexte de ces secteurs **(Photo 44 & Annexes)**.

Afin d'amorcer la réflexion sur les secteurs potentiels de projet nous proposons un tableau synthétisant les fiches secteurs et permettant d'identifier les atouts et faiblesses de chaque zone **(Carte 36)**.


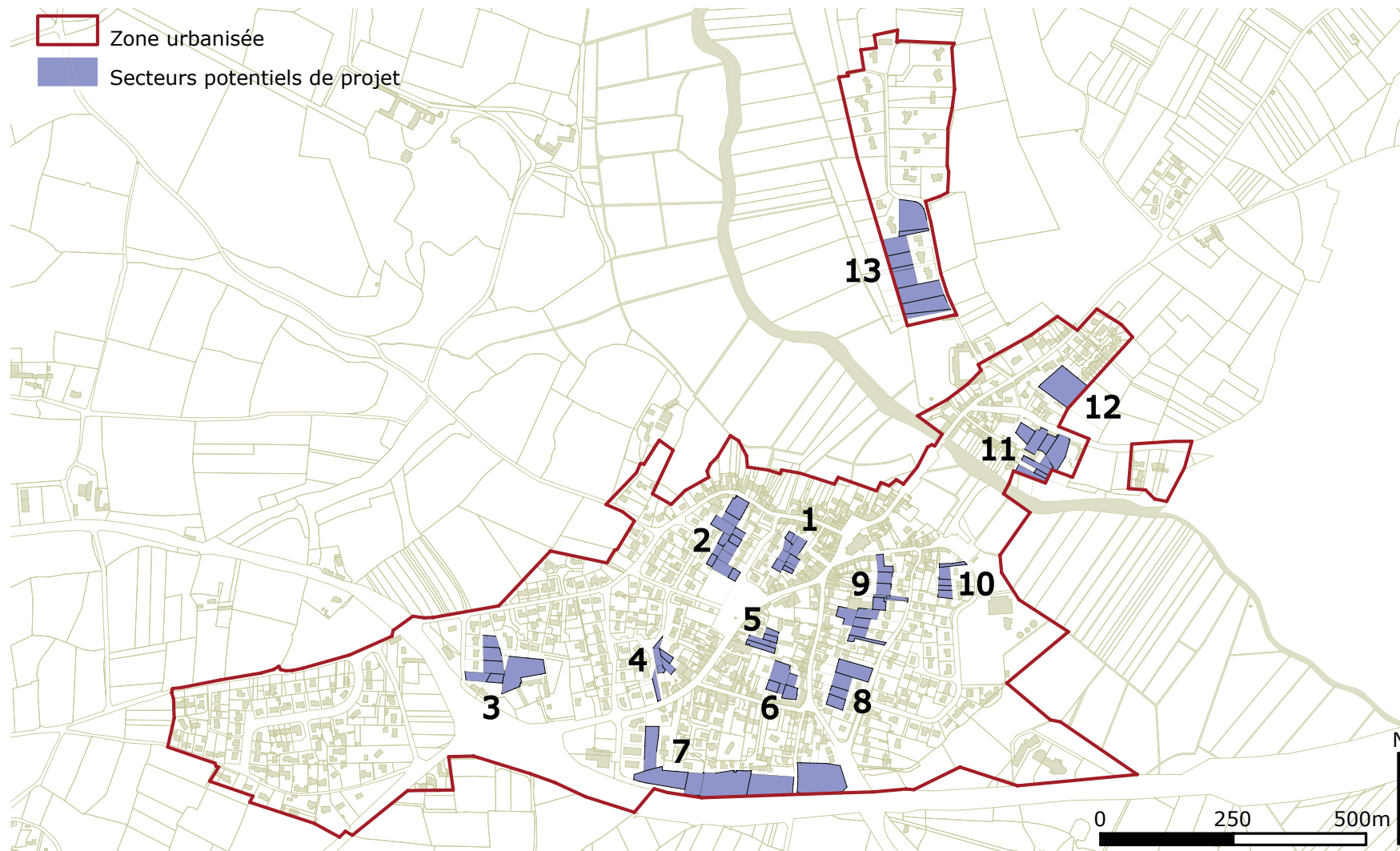
| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|--|--|
| Nombre de parcelles 13 <i>Dents creuses : 1 Espaces lâches : 12</i> | Plan :  |
| Adresse <i>25, rue de Briord</i> <i>4, avenue des Tilliaux</i> | |
| Section : E N°: 1552, 1553, 1597, 1586, 1595, 1433, 332, 381, 1472, 1920, 1919 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>centre-bourg</i> | |
| Surface : 5 928 m ² | |
| Construction <input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : <i>abris de jardins</i> | |
| Zonage PLU : Uu | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>cœur d'îlot en centre-bourg</i> | |
| A 200 m : <i>école, église, commerces de proximité</i> A 500 m : <i>port</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès en fond de parcelle et accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>jardins, champ cultivé</i> | |
| Propriétaires différents : 7 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) <i>arbres</i> <i>champ cultivé</i> | |
| Environnement : <i>maisons mitoyennes et pavillonnaire</i> <i>activité économique (garage)</i> <i>vis-à-vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen / long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>oui (abris de jardin)</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>oui</i> | |
| Commentaires : <i>densifier une vaste surface en centre-bourg</i> | |

Photo n°44 : Caractérisation des secteurs : la fiche secteur potentiel de projet 02 (réal. groupe Atelier)

Le classement permet de hiérarchiser les secteurs potentiels en fonction de l'intérêt urbanistique et de la facilité à mettre en place un projet (**Tableau 1**). Ils sont classés de + à +++++, ce dernier symbolisant l'intérêt et la facilité maximal.

Ce tableau correspond à une piste de réflexion sur les espaces à aborder en phase projet. Le choix se fera en collaboration avec la commune de Port-Saint-Père, la DDTM et le corps enseignant.



Carte n°36 : Situation des secteurs potentiels de projet (réal. groupe Atelier)

| | | | | | | |
|---------------------------------|---|---|---|---|---|--|
| Identifiant secteur | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Taille | 2626 | 5928 | 6833 | 1855 | 1641 | 2835 |
| Temporalité | + 10 ans | Commencement : - 5 ans Fin : + 10 ans | Commencement : - 5 ans Fin : + 10 ans | 5-10 ans | + 10 ans | + 10 ans |
| Nombre propriétaires potentiels | 9 | 7 | 5 | 4 | 3 | 5 |
| Points positifs | Centre-bourg Accès Stationnement | Centre-bourg Accès Dent-creuse | Parc, étang Accès direct | Dent-creuse Pas de vis-à-vis Accès direct | Centre-bourg | Centre-bourg Dent-creuse Accès par porche |
| Points négatifs | Cœur d'îlot Démolition Fonds de parcelles | Cœur d'îlot Démolition Fonds de parcelles | Périphérie RD 751 Fond de parcelles | Périphérie Activité Fonds de parcelles | Pas d'accès direct Cœur d'îlot Fonds de parcelles | Cœur d'îlot Stationnement Fonds de parcelles |
| Classement | ++ | +++ | ++ | ++ | + | +++ |

| | | | | | | | |
|----------------------|---|---|-----------------------------------|---|--|-------------------------------|--|
| Identifiant secteur | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| Taille | 18 074 | 3826 | 5966 | 1648 | 6162 | 3796 | 12255 |
| Temporalité | 5-10 ans | Commencement : - 5 ans Fin : + 10 ans | + 10 ans | + 10 ans | 5 – 10 ans | Moins de 5 ans | + 10 ans |
| Nombre propriétaires | 4 | 4 | 7 | 3 | 7 | 1 | 3 |
| Points positifs | Accès direct Disponibilité | Centre-bourg Accès direct | Centre-bourg Accès direct | Acheneau | Acheneau Accès direct | Disponibilité Accès direct | Acheneau |
| Points négatifs | RD 751 Périphérie Loi Barnier Fonds de parcelles | Diffus Stationnement Fonds de parcelles | Fonds de parcelles Cœur d'îlot | Périphérie Pas d'accès direct Fond de parcelles | Périphérie Démolition Fonds de parcelles | Périphérie | Diffus Périphérie Fonds de parcelles |
| Classement | +++ | +++ | ++ | + | +++ | +++ | + |

Tableau n°1 : Caractérisation des secteurs : Tableau récapitulatif (réal. groupe Ateleier)

Légende :

Disponibilité : Foncier facilement acquérable (dents-creuses)

Périphérie : distant des commodités

Loi Barnier : impossibilité de construire avant déviation de la RD 751

Fonds de parcelles : foncier difficilement acquérable car nécessitant une division parcellaire d'un terrain bâti

Diffus : Contexte pavillonnaire où l'acceptation de la densité peut être difficile

Cœur d'îlots : problème de vis-à-vis et d'accès à traiter mais optimisation du foncier.

Centre-bourg : proche des commodités

Démolition : démolition ponctuelle nécessaire

Acheneau : plus-value paysagère

III _ La division construction : Quel potentiel de développement urbain ?

Conclusion

Port-Saint-Père est aujourd'hui une commune aspirant fortement au développement, mais cette volonté se trouve mise en danger par le phénomène de division-construction. Comme nous l'avons vu, l'attractivité de la commune combinée à son environnement contraint entraînent une hausse de la pression foncière, à l'origine de ces divisions. Le cadre réglementaire insuffisant ainsi que le manque de sensibilisation des diviseurs occasionnent un morcellement du parcellaire, parfois maladroit.

La division-construction représente pourtant une opportunité pour trouver un équilibre entre protection de l'environnement et développement communal. Les secteurs présentés dans notre dernière partie constituent ainsi des zones potentielles pour faire l'objet de divisions parcellaires. Il convient alors de mettre en place une démarche préventive, afin de maîtriser les probables divisions futures qui s'y opèreront.

Cette démarche préventive sera développée et présentée concrètement au cours de la « phase projet ». Elle reposera sur un ensemble de conseils architecturaux et urbanistiques, mais aussi sur des propositions de dispositions réglementaires à intégrer au PLU. Cette démarche s'effectuera aussi nécessairement au travers de processus de concertations avec les habitants, ainsi que de sensibilisation au phénomène de division-construction. L'objectif est véritablement de pouvoir satisfaire à la fois les intérêts individuels et l'intérêt général, ce dernier n'étant pas la somme des intérêts individuels mais bel et bien un intérêt supérieur.

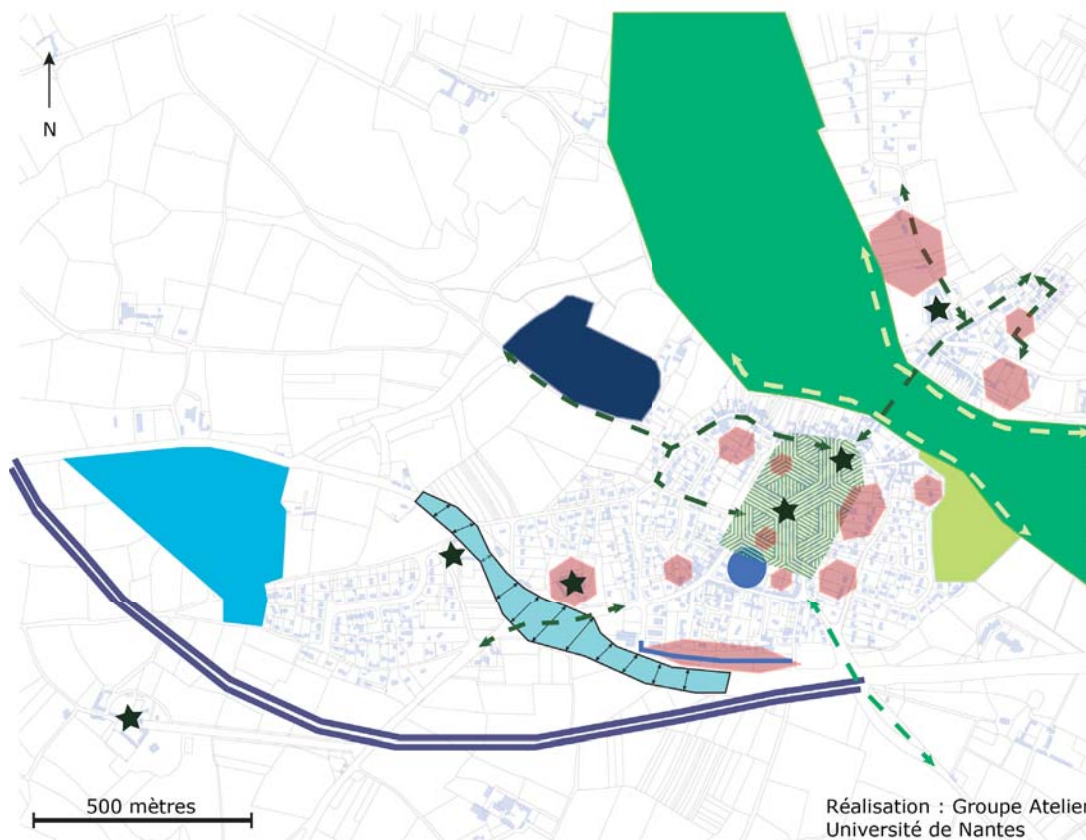
Pour autant, notre travail ne pourra se réduire au domaine strict de la division-construction. En effet, ce phénomène s'intègre dans un processus plus large : la densification. A ce titre, ses conséquences devront être

anticipées. Nous avons pu constater que la division-construction présente de nombreux effets liés, notamment une absence de mixité sociale et une saturation possible des réseaux. C'est pourquoi nos propositions de projet adopteront une démarche intégrée, prenant en compte tous ces effets liés.

C'est ainsi que des réflexions pourraient être opérées sur la reconnexion du hameau des Salettes au centre-bourg, mais aussi sur les places de stationnement en zone Ua, la nécessité d'implanter de nouveaux commerces et services, les cheminements doux comme moyen de connecter les éléments forts (naturels comme bâtis) et les équipements, au sein de la commune (**carte 37**), ...

Différentes clés réglementaires et opérationnelles viseront à permettre la maîtrise des divisions-constructions individuelles, mais aussi dans des aménagements d'ensemble. En effet, la division-construction peut servir de fondement pour la réalisation de projets cohérents, par exemple en cœur d'îlots. Ce type de projets permettrait entre autres de pouvoir recréer une image de centre-bourg, telle que celle désirée par la commune, tout en répondant aux besoins de densification.

Enfin, il convient de rappeler que les divisions-constructions, même s'il est possible de les favoriser et de les restreindre, demeurent d'initiative spontanée et individuelle, et donc aléatoire. A ce titre, les projets tiendront compte de ce facteur de temporalité.



Réalisation : Groupe Atelier
 Université de Nantes
 2013-2014

Projets en cours gérés par la mairie ou le département

- Déviation et doublement de la RD 751
- Travail de couture entre Bel Air et le bourg
- Pôle éducatif
- Barreau routier entre Épinettes et la rue du buis
- Ouverture à l'urbanisation à vocation d'activités artisanales
- Ouverture à l'urbanisation à vocation de logements

Elements de réflexions

- Travail sur les cheminements vers la gare
- Travail sur les cheminements vers le bourg
- Travail sur les cheminements sur les bords de l'Acheneau
- Espace ayant une qualité paysagère et écologique à préserver
- Zone de loisirs
- Travail sur les commerces/services et sur les modes de transports alternatifs à la voiture
- Bâti ayant une architecture remarquable
- Zone de projet potentiels

Carte n°37 : Schéma d'orientation (réal. groupe Atelier)

Ouvrages :

- Caraës (J-F.), *Port-Saint-Père*, éd. Hérault, 2001
- Coligny (J.), *Au cœur du Pays de Retz*, éd. Alan Sutton, 2001
- Gauthiez (B.), *Espace Urbain – vocabulaire et morphologie, éd. du patrimoine*, 2003
- Pinson (D.), *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, éd. de l'Harmattan, 2001
- Roux (J-M.), *Des villes sans politique*, éd. Gulf Stream, 2006

Articles de recherche, articles internet :

- Asika (P.), Perrineau (B.), *Les perspectives d'évolution des cahiers des charges de lotissement, après l'arrêt « Commune de Saint-Jean-de-Monts »*, Actes pratiques & ingénierie immobilière, octobre-novembre-décembre 2013, pp.61-64
- Baudoin (M.), *Densifier le pavillonnaire : systèmes d'acteurs innovants*, Etudes Foncières n°164, juillet-août 2013
- Beurrier (E.), *La difficile densification des quartiers pavillonnaires*, <http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/article/a-suivre/772418-la-difficile-densification-des-quartiers-pavillonnaires>
- Cavailhès (J.), *La ville périurbaine*, Revue économique 1/2003 (vol.54), pp. 5-23, www.cairn.info/revue-economique-2003-1-page-5.htm
- Darley (A.), Touati (A.), *La densification pavillonnaire à la loupe : dynamiques régionales, stratégies locales et formes urbaines*, IAU IDF, CETE IDF, Territoires et sociétés, Latts, 2013
- Dodier (R.), *Etalement urbain et ségrégation : l'exemple de la France de l'Ouest*, Université du Maine
- Dodier (R.), *Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives*, Université du Maine, GREGUM/ESO UMR CNRS6590
- Faureur (F.), *Villa urbaine durable*, PUCA, Juillet 2006
- Equipe IPRAUS : Ferrand (M.), Le Roy (M.), Le Roy (B.), Le Roy (G.), Desgrandchamps (G.), Léger (J.-M.), *Lotir les lotissements - Conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel*, juillet 2008

- Miet (D.), *L'habitant producteur de terrain, nouvel acteur stratégique du PLU*, Revue Urbanisme n°386, Sept-Oct 2012
- Petitet (S.), *Densifier l'habitat pavillonnaire : des démarches individuelles aux projets collectifs* », Sylvain Petitet, Métropolitiques, 20 mars 2013
- Petitet (S.), *Densifier l'habitat pavillonnaire : entre solutions individualistes et projets collectifs*, Etudes foncières n°161, février 2013
- Renard (J.), *De la ville sans banlieue à l'archipel nantais, dossier Jusqu'où la ville va-t-elle s'étaler ?*, Place Publique, n°5, pp.6-17, 2007
- Robin (E.), *L'imposture Bimby*, Criticat n°12, automne 2013
- Rodrigues (A.), *Périurbanisation, rurbanisation, artificialisation : état des lieux, conséquences et alternatives*, INSEE, octobre 2010
- Sajous (P.), *Habiter en espace périurbain et usages de la voiture ?*, Centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement
- Touati (A.), *La densification douce au Canada. L'exemple des « appartements accessoires » en Ontario*, Métropolitiques, 3 avril 2013, <http://www.metropolitiques.eu/La-densification-douce-au-Canada.html>
- Touati (A.), *La mise en œuvre de la ville compacte au niveau local : entre politique publique et densification effective par les acteurs privés*
- Touati (A.), *L'habitant maître d'ouvrage : au cœur de la densification pavillonnaire*, Etudes Foncières n°167, juin 2012
- Touati (A.), *Vers des politiques publiques de densification et d'intensification « douces » ? Intérêts, limites et opportunités*, Consultation internationale de recherche, octobre 2013
- Journaux Municipaux de 2004 à 2013

Mémoires :

- Monvoisin (T.), *Le Bimby, un programme à l'épreuve des initiatives individuelles de divisions-constructions*, mémoire de fin d'étude, octobre 2013
- Limoux (L.), *Le défi de la densification des communes rurales : l'optimisation du tissu urbain en centre-bourg*, mémoire de fin d'étude, octobre 2012

Rapports, études et documents assimilés :

- Développement urbain du territoire de la communauté urbaine de Dunkerque, *Densification urbaine : objectifs et méthode*, Territoires Sites et Cités, ACI, Double mixte
- Douillard (D.), Maurit (J.), Fouin (L.), Le Gal (Y.), Tisserand (B.), Chevalier (P.), Seguin (S.), *Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire*, dossier n°35, avril 2010
- Ferrand (J.-P.), Barré (B.), *Les villages et hameaux du Pays de Retz – Diagnostic et orientations pour le SCOT*, Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN), octobre 2009
- *Huit enjeux pour le littoral de la Loire Atlantique : 3ème équilibre territorial*, septembre 2007
- Garda (L.), Vacquereux de la Driea (B.), *Etude sur le tissu pavillonnaire en Seine Saint-Denis – Fonctionnement, évolutions et pistes de réflexion*, 2011
- GRIDAUH (Groupement de recherche sur les institutions et le droit de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat), *Ecriture du SCOT – SCOT, économie d'espace et densité*, juillet 2012
- Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer La démarche « SCOT-Grenelle », *La maîtrise et la mesure de la consommation d'espace dans les SCOT*, Journées d'échanges du 30 septembre 2009
- Syndicat mixte d'action pour l'extension de la Gâtine , *Etude de caractérisation des dents creuses et des logements vacants*, novembre 2011

Codes, lois, documents d'urbanisme et documents assimilés :

- Code de l'urbanisme,
- Code de l'environnement,
- Code de la construction et de l'habitation,
- Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative

- à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,
- Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)
- Programme local de l'habitat 2013-2019 Cœur Pays de Retz – Projet de PLH, Sémaphores, 2013
- Plan local d'urbanisme, Commune de Port-Saint-Père, Agence CITTÉ-Claes, CDC Conseils, 2007
- Plan local d'urbanisme, commune de Saint-André-des-Eaux, Paysages de l'Ouest, 2009
- Plan local d'urbanisme, commune de Nantes, Nantes Métropole Communauté urbaine, 2013
- Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et renouvellement urbains (SRU)
- Schéma de cohérence territoriale du Pays de Retz, Syndicat mixte du SCoT du Pays de Retz, Agence d'urbanisme de la région nantaise, approuvé le 28 juin 2013
- Registres du Droit du sol de Port-Saint-Père

Sites internet :

- www.actu-environnement.com
- www.cadastre.gouv.fr
- www.coeurpaysderetz.fr
- www.developpement-durable.gouv.fr
- www.insee.fr
- www.legifrance.gouv.fr
- www.loire-atlantique.fr/jcms/cg_751/archives-departementales
- www.mairie-port-saint-pere.de
- www.paysderetzatlantique.fr
- vuduciel.loireatlantique.fr

| | |
|---|-----------|
| Introduction | 9 |
| A. Le contexte de l'étude | 10 |
| 1. De l'apparition de la périurbanisation à la prise de conscience. | 10 |
| 2. Les différents échelons à l'œuvre sur notre terrain d'étude | 11 |
| 3. Le contexte communal | 14 |
| B. La problématique | 15 |
| C. La commande | 15 |
| D. La méthodologie | 17 |
| E. Le plan | 18 |
| F. Les limites | 18 |
| | |
| I. Une commune attractive au potentiel d'extension urbaine limitée | 19 |
| A. L'évolution de la structure de la population et de l'urbanisation | 20 |
| 1. Evolution de la structure de la population | 20 |
| a. <i>Port-Saint-Père participe de l'attractivité du Pays de Retz</i> | 21 |
| b. <i>Une commune « familiale »</i> | 21 |
| c. <i>L'augmentation et la diversification de l'offre de logements en lien avec la croissance démographique</i> | 21 |
| 2. Un marché immobilier et foncier dynamique | 22 |
| a. <i>Le prix du foncier attractif ...</i> | 22 |
| b. <i>... Pour des ménages aux revenus plutôt modestes</i> | 23 |
| B. La diversité paysagère entre élément attractif et élément limitant l'urbanisation | 23 |
| 1. Les zones humides : entre richesse et la fracture | 23 |
| a. <i>Un cadre de vie agréable en partie dû aux zones humides</i> | 24 |
| b. <i>La fracture créée par l'eau</i> | 25 |
| 2. L'enjeu des espaces forestiers et agricoles : entre protection du cadre de vie et développement urbain | 26 |
| a. <i>Une agriculture variée synonyme de cadre de vie agréable</i> | 26 |
| b. <i>Le rôle patrimonial des forêts et bois</i> | 29 |
| 3. Un paysage bâti exceptionnel à l'origine de réglementations d'urbanisme plus strictes | 29 |
| C. Omniprésence de la voiture : force et faiblesse | 31 |
| 1. RD 751 : connexion ou fracture ? | 31 |

| | |
|--|-----------|
| 2. La place des alternatives face à la place prégnante de l'automobile | 34 |
| <i>a. Une population très motorisée du fait de l'organisation territoriale</i> | 34 |
| <i>b. Le développement d'alternatives</i> | 35 |
| D. La capacité des services, des commerces de proximité et des équipements à répondre aux besoins de la population | 36 |
| 1. Une offre communale suffisante ? | 36 |
| 2. D'autres équipements à l'échelle intercommunale | 38 |
| 3. Planète sauvage : vecteur de visibilité ? | 39 |
| II. La dérive d'un urbanisme non contrôlé d'initiative individuelle | 41 |
| A. Quelles évolutions urbaines et la place pour la division-construction ? | 42 |
| 1. Du bourg compact à la commune périurbaine | 42 |
| <i>a. Port-Saint-Père, une localisation privilégiée</i> | 42 |
| <i>b. Evolution du bâti, du bourg compact à la commune périurbaine</i> | 43 |
| • Le bourg | 43 |
| • L'augmentation de certains hameaux | 46 |
| <i>c. Les années 2000, renouvellement urbain et opérations d'ensemble</i> | 48 |
| <i>d. L'évolution du paysage bâti, perte d'une identité architecturale</i> | 49 |
| • Formes architecturales et urbaines, d'hier et d'aujourd'hui | 49 |
| • L'évolution du réseau viaire | 51 |
| 2. Retour sur la division construction | 51 |
| <i>a. La division-construction, un processus protéiforme</i> | 51 |
| • Comment définir la division-construction ? | 51 |
| • La division-construction au sein des autres modes de production de logements | 52 |
| • Les différentes formes de division- construction | 53 |
| <i>b. Etat des lieux de la division-construction sur Port-Saint-Père</i> | 54 |
| • L'évolution du parcellaire | 54 |
| • Nombre et localisation des divisions-constructions | 55 |
| • Typologie des divisions-constructions | 55 |
| • Caractéristiques des divisions-constructions créées | 59 |
| B. Les questions soulevées par la division construction | 59 |
| 1. Les répercussions de la division-construction sur les réseaux viaires | 59 |
| <i>a. La pression sur les réseaux viaires exercée par le processus de densification par division-construction</i> | 59 |

| | |
|--|-----------|
| <i>b. Une question très prégnante à Port-Saint-Père</i> | 61 |
| 2. Une division-construction acceptable ? | 63 |
| <i>a. Quelles sont les conséquences sociales de la division-construction ?</i> | 63 |
| • L'impact sur le cadre de vie de la division-construction | 63 |
| • La division-construction acceptée à Port-Saint-Père ? | 64 |
| <i>b. Le jeu d'acteurs propre à la division-construction</i> | 65 |
| • Le profil typique des propriétaires initiateurs | 65 |
| • Le profil des propriétaires Port-Saint-Périns | 66 |
| • Un jeu d'acteurs évoluant entre intérêts communs et particuliers | 66 |
| 3. Une concertation nécessaire dans les projets de division-construction | 68 |
| <i>a. Les documents d'urbanisme doivent assurer un équilibre entre intérêts communs et individuels Le PLU à l'origine de conflits de voisinage</i> | 68 |
| <i>b. Quelle médiation possible entre intérêts communs et individuels ?</i> | 69 |
| 4. La question environnementale à l'épreuve de la division-construction | 69 |
| <i>a. La densification peut-elle nuire à l'environnement ?</i> | 69 |
| <i>b. Une donnée à prendre en compte sur le territoire port-saint-périn aux forts enjeux environnementaux</i> | 70 |
| 5. Les mixités | 70 |
| C. Les enjeux supra-communaux : des exigences pouvant encourager indirectement la division parcellaire | 71 |
| 1. La loi, élément de cadrage des politiques territoriales vers une densification des secteurs déjà urbanisés | 72 |
| <i>a. La loi Solidarité et renouvellement urbain et le Grenelle de l'environnement</i> | 72 |
| <i>b. Le projet de loi ALUR</i> | 72 |
| 2. Le SCOT du Pays du Retz : limiter l'étalement urbain en préservant la qualité du bâti existant | 73 |
| 3. Le PLH de Cœur Pays de Retz : traduction des objectifs du SCOT et préservation des caractéristiques urbaines du territoire | 74 |
| D. L'encadrement réglementaire des divisions parcellaires : un PLU présentant des carences en la matière | 76 |
| 1. Des dispositions réglementaires inadaptées au phénomène de division parcellaire | 76 |
| 2. Il existe pourtant divers moyens pour favoriser ou pour restreindre la densification sur un terrain | 77 |
| 3. Pistes supplémentaires de réflexion | 77 |
| III. La division construction : Quel potentiel de développement urbain ? | 81 |
| A. Les réflexions engagées sur le processus de division construction | 82 |
| 1. La solution BIMBY ? Entre encadrement et promotion de la division-construction | 82 |
| • Le discours de Le Foll et Miet | 82 |

| | |
|--|------------|
| • Les critiques du programme de recherches | 82 |
| 2. La solution de la « densification douce » ? | 83 |
| 3. Les alternatives à la division-construction pour densifier | 84 |
| 4. Les conditions pour la réussite d'un projet de densification par division parcellaire | 86 |
| B. Division construction : Identification du potentiel foncier de Port-Saint-Père | 87 |
| 1. Notre vision de la dent-creuse et de l'espace lâche | 87 |
| • Les « dents creuses » | 87 |
| • Les espaces lâches | 88 |
| 2. Identification du potentiel foncier et proposition méthodologique | 89 |
| • Processus d'identification des dents creuses potentiellement constructibles | 89 |
| • Processus d'identification des espaces lâches potentiellement constructibles | 92 |
| • Le potentiel foncier théorique sur l'ensemble du territoire | 95 |
| 3. Des pistes de secteurs de projets | |
| Conclusion | 101 |

Table des photographies

| | Page |
|--|-------------|
| Photo 1 : Château de Granville sur un promontoire visible depuis le bourg (prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 24 |
| Photo 2 : Port de la Morinière : lieu récréatif (prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 25 |
| Photo 3 : L'emprise de l'Acheneau en été... (source : Google Street View) | 25 |
| Photo 4 : ... Et en hiver (prise par le groupe Atelier le 14.01.14) | 25 |
| Photo 5 : La présence forte de marques de l'agriculture (prises par le groupe Atelier le 14.01.14 et le 11.10.13) | 27 |
| Photo 6 : Vue sur les vignes depuis le lotissement des Granges (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 28 |
| Photo 7 : Vaste parcelle agricole à proximité du hameau de Nozine (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 28 |
| Photo 8 : Paysage bâti exceptionnel : une richesse pour la commune (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 30 |
| Photo 9 : La RD 751 : obstacle à l'étalement urbain (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 32 |
| Photo 10 : Confrontation entre cheminements doux et flux routiers (réal. groupe Atelier) | 33 |
| Photo 11 : Arrêt de TER Port-Saint-Père - Saint-Mars-de-Coutais (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 36 |
| Photo 12 : Emprise du projet de ZAIC à l'Est du bourg (réal. groupe Atelier) | 37 |
| Photos 13 & 14 : Aire de jeux et camping de la Morinière (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 37 |
| Photo 15 : Le projet de nouvelle station d'épuration (Source : SISBA) | 38 |
| Photo 16 : Le nouvel alignement dans la rue principale, avec l'une des seules maisons conservées (Source: Au cœur du Pays de Retz) | 42 |
| Photo 17 : Le pont, longtemps le seul passage sur l'Acheneau (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 43 |
| Photo 18 : Extension du hameau des Salettes, un urbanisme pavillonnaire (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 46 |
| Photo 19 : L'évolution du hameau de Nozine (Source: Loire Atlantique vu du ciel) | 47 |
| Photo 20 : L'évolution du hameau de la Tellerie (Source: Loire Atlantique vu du ciel) | 47 |
| Photo 21 : Evolution du hameau de la Frogerie (Source: Loire Atlantique vu du ciel) | 47 |
| Photo 22 : L'opération du Clos de Retz (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13, source: journal communal) | 48 |
| Photo 23: Opération de logements collectifs (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 48 |
| Photo 24 : Opération des Granges (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 49 |
| Photo 25 : La brique à Port-Saint-Père (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 50 |

| | |
|---|----|
| Photo 26 : La confrontation de 2 architectures (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 50 |
| Photo 27 : Les ruelles étroites du bourg (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 51 |
| Photo 28 : Les artères de la Case aux Renards (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 51 |
| Photo 29 : Un exemple d'une division parcellaire qui prête à discussion (réal. groupe Atelier) | 53 |
| Photo 30 : Exemple de voirie en raquette à gauche et en arête de poisson à droite Source ; Densifier l'habitat pavillonnaire : des démarches individuelles aux projets collectifs », Sylvain Petitet, Métropolitiques, 20/03/2013 | 60 |
| Photo 31 : Illustration d'une division parcellaire en drapeau à Aulnay-sous-Bois (93) (source : étude du tissu parcellaire de Seine-Saint-Denis par Louise Garcia et Bénédicte Vacquerel de la DRIEA) | 60 |
| Photo 32 : la densification par division-construction de la partie sud du bourg de 2004 à 2012 (Source : Loire Atlantique vu du ciel) | 61 |
| Photo 33 : L'aménagement de l'impasse des Ecureuils symbolisant la prégnance de l'automobile (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 62 |
| Photo 34 : La rue du Buis peut-elle supporter davantage de trafic ? (Source : Loire Atlantique vu du ciel) | 62 |
| Photo 35 : Le stationnement sauvage rue de la Ménarderie (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 62 |
| Photo 36 : Des problèmes de vis-à-vis dans la division-construction (photo prise par le groupe Atelier le 11.10.13) | 65 |
| Photo 37 : Les différents modes de densification autres que la division-construction (Source: diagnostic urbain de la communauté urbaine de Dunkerque par Territoires sites et cités, ACI et Double mixte) | 83 |
| Photo 38: Illustration d'un logement accessoire (Source : Densification douce en Ontario par A. Touati, Métropolitiques) | 84 |
| Photo 39 : Le plan d'aménagement d'une opération de densification en cœur d'îlot s'appuyant sur la structure urbaine préexistante (Source : www.babled.fr) | 85 |
| Photo 40 : De nouvrllrd mzidond à pztio (Source : architecture et photographie.fr) | 85 |
| Photo 41 : Opération de renouvellement urbain en coeur d'îlot (Source : Etablissement Public foncier du Nord-Pas-de-Calais, îlot de Bodelot Evrard) | 85 |
| Photo 42 : Exemple de dent-creuse à Angers (réal. groupe Atelier) | 88 |
| Photo 43 : Exemple d'espace lâche dans l'agglomération angevine (Cantenay-Epinard 49) (réal. groupe Atelier) | 88 |
| Photo 44 : Caractéristiques des secteurs : la fiche secteur potentiel de projet 02 (réal. groupe Atelier) | 97 |

Table des cartes

| | Page |
|--|-------------|
| Carte 1 : Port-Saint-Père, commune à la périphérie de Nantes (réal. groupe Atelier) | 11 |
| Carte 2 : Les 7 communes de l'intercommunalité (réal. groupe Atelier) | 12 |
| Carte 3 : Le territoire du SCOT du Pays de Retz et ses 6 Communautés de Communes – source : AURAN | 13 |
| Carte 4 : Port-Saint-Père au sein de la DTA (réal. groupe Atelier) | 13 |
| Carte 5 : Les disparités des croissances de population et les différentes densités sur la Communauté de Communes Cœur Pays de Retz (réal. groupe Atelier) | 21 |
| Carte 6 : Une situation d'interface entre le Pays de Retz et la seconde couronne. Source : Danielle Rapetti, « Croissance urbaine et dynamique sociale des territoires en Loire-Atlantique », Conseil de développement de Loire-Atlantique | 22 |
| Carte 7 : Le relief doux et les zones de marais de Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier) | 23 |
| Carte 8 : L'importance des espaces agricoles sur Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier) | 26 |
| Carte 9 : La part importante de la vigne sur le territoire communal (réal. groupe Atelier) | 27 |
| Carte 10 : Les espaces forestiers de Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier) | 29 |
| Carte 11: Le périmètre des monuments historiques: outil de préservation mais contraignant à l'urbanisation (réal. groupe Atelier) | 31 |
| Carte 12 : RD 751 : Une connexion de Port-Saint-Père à Nantes et au littoral – (réal. groupe Atelier) | 32 |
| Carte 13 : Schéma de la fracture créée par la RD 751 et par le projet de déviation (réal. groupe Atelier) | 33 |
| Carte 14 : La surmotorisation des habitants de Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier) | 34 |
| Carte 15: Les différents modes de transport à Port-Saint-Père (réal. groupe Atelier) | 35 |
| Carte 16 : Concentration des commerces, services et équipements dans le bourg (réal. groupe Atelier) | 38 |
| Carte 17: Le bourg compact du XVIII ^e siècle - source: Loire-Atlantique vu du ciel | 43 |
| Carte 18 : 1949, l'urbanisation le long des axes principaux - source: Loire Atlantique vu du ciel | 44 |
| Carte 19: 1999, le développement de l'habitat pavillonnaire (réal. groupe Atelier) | 44 |
| Carte 20: 2004, le développement de la Case aux Renards (réal. groupe Atelier) | 45 |
| Carte 21: 2009, les opérations de renouvellement urbain (réal. groupe Atelier) | 45 |
| Carte 22: 2004, les opérations d'ensemble (réal. groupe Atelier) | 45 |
| Carte 23 : Une croissance des hameaux inégale (réal. groupe Atelier) | 46 |
| Carte 24: Le bâti vernaculaire implanté en front de voirie (réal. groupe Atelier) | 49 |
| Carte 25: Différentes formes de parcelles (réal. groupe Atelier) | 54 |

| | |
|--|-----|
| Carte 26: Un réseau routier hiérarchisé, maillé de nombreuses dessertes «semi-privées» en arête par rapport aux voies principales (réal. groupe Atelier) | 61 |
| Carte 27 : Ensemble des dents-creuses du bourg : potentiel théorique (réal. groupe Atelier) | 89 |
| Carte 28 : Ensemble des parcelles où la construction est envisageable (réal. groupe Atelier) | 90 |
| Carte 29 : Mise en relation des réseaux avec les espaces identifiés comme libre (réal. groupe Atelier) | 90 |
| Carte 30 : Les 26 parcelles où l'urbanisation est opportune (réal. groupe Atelier) | 91 |
| Carte 31 : Potentiel théorique des espaces lâches (réal. groupe Atelier) | 92 |
| Carte 32 : Les parcelles libres connectées aux différents réseaux (réal. groupe Atelier) | 93 |
| Carte 33 : Espaces lâches et dents-creuses : vers l'identification des secteurs de projet - réal. Groupe Atelier | 93 |
| Carte 34 : 7,3 hectares de secteurs potentiels de projet (réal. groupe Atelier) | 94 |
| Carte 35 : Ensembles des dents-creuses et espaces lâches du territoire : Menace ou opportunité en fonction des zones (réal. groupe Atelier) | 96 |
| Carte 36: Situation des secteurs de projet potentiels (réal. groupe Atelier) | 98 |
| Carte 37 : Schéma d'orientations (réal. groupe Atelier) | 103 |

Table des schémas

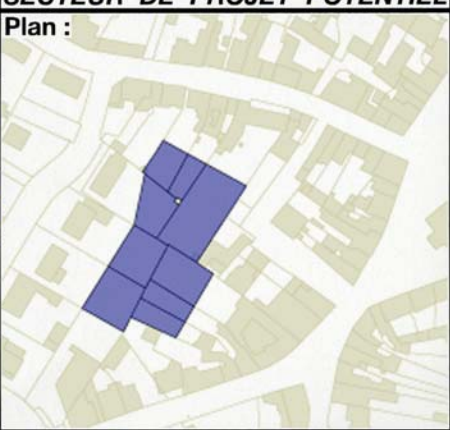
| | |
|--|----|
| Schéma 1 : Les différents types de divisions-constructions (réal. groupe Atelier) | 53 |
| Schéma 2 : Deux typologies de tissu parcellaire (réal. groupe Atelier) | 54 |
| Schéma 3 : Des divisions-constructions simples dans le bourg (réal. groupe Atelier) | 56 |
| Schéma 4 : Une division-construction complexe dans le bourg (réal. groupe Atelier) | 56 |
| Schéma 5 : Une division-construction en drapeau dans un hameau (réal. groupe Atelier) | 57 |
| Schéma 6 : Une division-construction en drapeau et une «en avant» dans le bourg (réal. groupe Atelier) | 57 |
| Schéma 7 : Une division-construction simple et locative dans le bourg (réal. groupe Atelier) | 58 |
| Schéma 8 : Une division-construction multiple dans un hameau (réal. groupe Atelier) | 58 |
| Schéma 9 : Division parcellaire en drapeau (réal. groupe Atelier) | 60 |
| Schéma 10 : Un nouveau dispositif permettant d'équilibrer le jeu d'acteurs (réal. groupe Atelier) | 69 |

Table des tableaux


| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Caractérisation des secteurs: Tableau récapitulatif (réal. groupe Atelier) | 99 |
|--|----|

Annexes

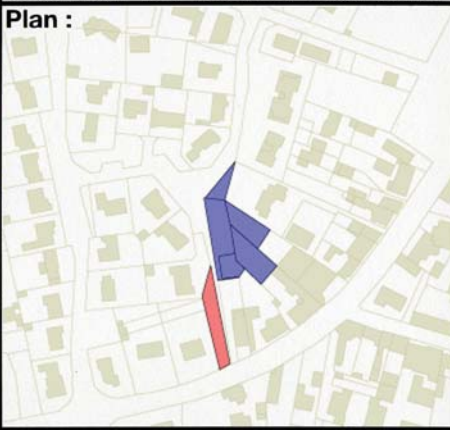
Fiche secteur de projet potentiel 01

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|--|---|
| Nombre de parcelles 10 <i>Dents creuses : Espaces lâches : 10</i> | Plan :  |
| Adresse <i>2, avenue des Tilleuls 1, passage de Briord</i> | |
| Section : E N°: 1548, 1922, 1544, 1371, 370, 1685, 2261, 344, 1470, 1471 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>centre-bourg</i> | |
| Surface : 2 626 m² | |
| Construction <input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : <i>Annexe</i> | |
| Zonage PLU : Ua | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>cœur d'îlot en centre-bourg</i> | |
| A 200 m : <i>église, commerces de proximité</i> A 500 m : <i>école, pti</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès en fond de parcelle et accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>jardins</i> | |
| Propriétaires différents : <i>9</i> | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) <i>muret en pierre arbres</i> | |
| Environnement : <i>nombreuses places de stationnement maisons mitoyennes et pavillonnaires vis-à-vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen/long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>Oui (annexe)</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>Oui</i> | |
| Commentaires : <i>concilier densité et intimité en centre-bourg</i> | |


Fiche secteur de projet potentiel 03

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|--|
| Nombre de parcelles 6 <i>Dents creuses : 3 Espaces lâches : 3</i> | Plan :  |
| Adresse <i>rue du Petit Bel air Le Pré Nouveau</i> | |
| Section : F N°: 1180, 1414, 1178, 1413, 1410, 605 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>périphérie</i> | |
| Surface : 6 833 m² | |
| Construction <input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : <i>garage individuel</i> | |
| Zonage PLU : Ua | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>parc et maisons pavillonnaires</i> | |
| A 200 m : <i>supermarché</i> A 500 m : <i>école</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>parc, jardins</i> | |
| Propriétaires différents : <i>5</i> | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) <i>parc étang</i> | |
| Environnement : <i>proximité de 6 RD 751</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen / long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>NON</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>NON</i> | |
| Commentaires : | |

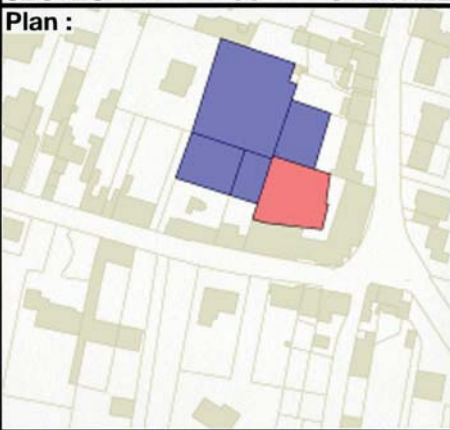
Fiche secteur de projet potentiel 04

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|---|
| Nombre de parcelles 6 <i>Dents creuses : 1 Espaces lâches : 5</i> | Plan :  |
| Adresse <i>rue des Acacias / rue des Chênes</i> <i>rue de Bornic</i> | |
| Section : E N°: 301, 2169, 302 1129, 303, 2168 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>centre-bourg</i> | |
| Surface : 1855 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : <i>Ua</i> | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>maisons pavillonnaires</i> | |
| A 200 m : <i>commerces de proximité</i> | |
| A 500 m : <i>école</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>terrain vierge, emprise commerciale, chemin communal</i> | |
| Propriétaires différents : 4 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : <i>prairie vierge</i> | |
| Environnement : <i>pas de vis-à-vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen / long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>non</i> | |
| Commentaires : | |


Fiche secteur de projet potentiel 05

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|--|
| Nombre de parcelles 5 <i>Dents creuses : Espaces lâches : 5</i> | Plan :  |
| Adresse <i>25, rue de Bornic</i> | |
| Section : E N°: 1834, 1835, 280, 273, 277 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>centre-bourg</i> | |
| Surface : 1641 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : <i>Ua</i> | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>cœur d'ilot en centre-bourg</i> | |
| A 200 m : <i>école, commerces de proximité</i> | |
| A 500 m : <i>zones de loisirs</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès en fond de parcelle</i> | |
| Usage actuel : <i>jardins</i> | |
| Propriétaires différents : 3 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : <i>arbres</i> | |
| Environnement : <i>école</i> <i>maisons pavillonnaires</i> <i>vis-à-vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen / long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>oui</i> | |
| Commentaires : <i>concilier densité et intimité en centre-bourg</i> | |

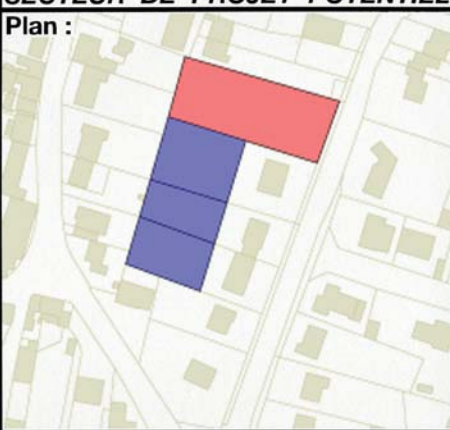
Fiche secteur de projet potentiel 06

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|---|
| Nombre de parcelles 5 Dents creuses : 1 Espaces lâches : 4 | Plan :  |
| Adresse 25, rue du Fief l'Abbé | |
| Section : E N° : 246, 247, 248, 243, 244 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : centre-bourg | |
| Surface : 2835 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : Ua | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : cœur d'ilot en centre-bourg | |
| A 200 m : école, commerces de proximité | |
| A 500 m : zones de loisirs | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : accès en fond de parcelle | |
| Usage actuel : parking d'immeuble, jardins | |
| Propriétaires différents : 5 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : arbres | |
| Environnement : maisons mitoyennes vis-à-vis | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : moyen / long terme | |
| Démolition nécessaire : non | |
| Creation de voirie nécessaire : oui | |
| Commentaires : recréer des places de stationnement | |


Fiche secteur de projet potentiel 07

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|--|--|
| Nombre de parcelles 7 Dents creuses : 7 Espaces lâches : | Plan :  |
| Adresse rue du Bois rue du Clos de Retz | |
| Section : E N° : 1770, 2155, 2238, 1733, 2084, 2083, 1903 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : périphérie | |
| Surface : 18074 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : Ua, Ue | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : urbanisation diffuse | |
| A 200 m : supermarché, école | |
| A 500 m : zones de loisirs | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : accès direct | |
| Usage actuel : terrains vagues | |
| Propriétaires différents : | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : étang arbres prairies | |
| Environnement : proximité de la RD751 | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : long terme | |
| Démolition nécessaire : non | |
| Creation de voirie nécessaire : non | |
| Commentaires : projet conditionné à la déviation de la RD751 | |


Fiche secteur de projet potentiel 08

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|---|
| Nombre de parcelles 4 <i>Dents creuses : 1 Espaces lâches : 3</i> | Plan :  |
| Adresse <i>19, rue de la Grenouillère</i> | |
| Section : E N°: 1643, 1681, 1438, 1460 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>centre-bourg</i> | |
| Surface : 3826 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : Ua | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>maisons pavillonnaires</i> | |
| A 200 m : <i>zones de loisirs, commerces de proximité, école</i> | |
| A 500 m : <i>église</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>terrain vierge, jardins</i> | |
| Propriétaires différents : 4 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : <i>buissons</i> | |
| Environnement : <i>maisons pavillonnaires</i> <i>vis-à-vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen/long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>non</i> | |
| Commentaires : | |


Fiche secteur de projet potentiel 09

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|--|
| Nombre de parcelles 18 <i>Dents creuses : Espaces lâches : 18</i> | Plan :  |
| Adresse <i>impasse de l'étang / rue de la Grenouillère</i> <i>5, rue de la Marinée</i> | |
| Section : E N°: 1505, 128, 1931, 1933, 1932, 2012, 2014, 2051, 2011, 2016, 2052, 1624, 1625 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>centre-bourg</i> | |
| Surface : 5966 m ² | |
| Construction <input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : <i>garage et annexes</i> | |
| Zonage PLU : Ua, Ue | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>cœur d'ilot en centre-bourg</i> | |
| A 200 m : <i>commerces de proximité, église, zones de loisirs, pvt</i> | |
| A 500 m : | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès en fond de parcelle et accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>parking, jardins, terrain vierge</i> | |
| Propriétaires différents : 7 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : <i>arbres</i> <i>buissons</i> <i>muret en pierre</i> | |
| Environnement : <i>vis-à-vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen/long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>oui</i> | |
| Commentaires : <i>veiller à l'état des descentes voisines</i> <i>concilier densité et intimité</i> | |


Fiche secteur de projet potentiel 10

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|---|
| Nombre de parcelles 5 <i>Dents creuses : 1 Espaces lâches : 4</i> | Plan :  |
| Adresse <i>17, avenue des Sports rue de la Mairie</i> | |
| Section : E N°: 1853, 1635, 1634, 1588, 1854 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>périphérie</i> | |
| Surface : 1648 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : Ull- | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>cœur d'act</i> | |
| A 200 m : <i>part, zones de loisirs, commerces de proximité</i> A 500 m : | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès en fond de parcelle et accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>parties, parking individuel</i> | |
| Propriétaires différents : 3 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) <i>arbres</i> <i>buissons</i> | |
| Environnement : <i>vd - à - vis</i> | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen / long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>oui</i> | |
| Commentaires : | |


Fiche secteur de projet potentiel 11

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|--|
| Nombre de parcelles 8 <i>Dents creuses : 6 Espaces lâches : 2</i> | Plan :  |
| Adresse <i>rue de la Mairie rue de la Tour rue du Fort Château</i> | |
| Section : D N°: 1391, 1389, 1387, 1372, 1386, 1384, 1383, 1382 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>périphérie</i> | |
| Surface : 6162 m ² | |
| Construction <input checked="" type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : <i>habitations</i> | |
| Zonage PLU : Ua | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>maisons mitoyennes et pavillonnaires</i> | |
| A 200 m : <i>part</i> A 500 m : | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès direct et accès en fond de parcelle</i> | |
| Usage actuel : <i>habitations, jardins</i> | |
| Propriétaires différents : 7 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) <i>arbres</i> <i>buissons</i> | |
| Environnement : | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen / long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>oui</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>oui</i> | |
| Commentaires : <i>nécessité de démolir deux maisons</i> <i>démolir une vaste surface</i> | |

Fiche secteur de projet potentiel 12

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|---|
| Nombre de parcelles 1 <i>Dents creuses : 1 Espaces lâches :</i> | Plan :  |
| Adresse <i>ue du Petit-château</i> <i>ue des Granges</i> | |
| Section : D N°: 1337 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>périphérie</i> | |
| Surface : 3796 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : 1AU, OA | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>primo-urbanisation, maisons pavillonnaires</i> | |
| A 200 m : <i>pu</i> A 500 m : | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès direct et accès en fond de parcelle</i> | |
| Usage actuel : <i>terrain vierge</i> | |
| Propriétaires différents : | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : <i>pelouse</i> | |
| Environnement : | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>court/moyen terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>oui</i> | |
| Commentaires : <i>le secteur de projet entre dans le cadre des OAP</i> | |

Fiche secteur de projet potentiel 13

| Parcelle seule / Groupe de parcelles | SECTEUR DE PROJET POTENTIEL |
|---|--|
| Nombre de parcelles 3 <i>Dents creuses : 6 Espaces lâches : 3</i> | Plan :  |
| Adresse <i>Les Salettes</i> | |
| Section : D N°: 1869, 1868, 1867, 1866, 1864, 1863, 1862, 1859, 1858 | |
| Situation (centre-bourg, périphérie, ...) : <i>périphérie</i> | |
| Surface : 12 255 m ² | |
| Construction <input type="checkbox"/> OUI <input checked="" type="checkbox"/> NON (habitation, ferme, ruine, ...) : | |
| Zonage PLU : <i>Uls</i> | |
| Contexte (urbanisation diffuse, environnement bâti, ...) : <i>terrains vierges, maisons pavillonnaires</i> | |
| A 200 m : A 500 m : <i>pu</i> | |
| Accès (direct, fond de parcelle, statut, ...) : <i>accès direct</i> | |
| Usage actuel : <i>jardins</i> | |
| Propriétaires différents : 3 | |
| Paysage - éléments naturels et singuliers (arbres, buissons, eau, puit, muret, ...) : | |
| Environnement : | |
| Temporalité du projet (court, moyen, long terme) : <i>moyen/long terme</i> | |
| Démolition nécessaire : <i>non</i> | |
| Creation de voirie nécessaire : <i>non</i> | |
| Commentaires : <i>densifier une vaste surface</i> | |

