

Phytolab
INterland
Sable
Studio Vicarini
Arcadis

Juin 2024

GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

[MANUEL D'IDENTITÉS PORTUAIRES]

[MANUEL D'IDENTITÉS PORTUAIRES]

Grand Port Maritime
de La Rochelle

SOMMAIRE

Introduction

Co-construire un paysage porteur d'image pour le GPMLR

Le mode d'emploi du manuel d'identités portuaires

1. Les constructions « changer d'image »	10
1a. Les hangars, traitement des façades	
1b. Les bâtiments anciens qui constituent le patrimoine historique et industriel du GPMLR	
1c. Les petits locaux de service (petits bureaux, bases de vie, transformateurs, etc.)	
1d. Les bâtiments de stockage ou ouvrages de manutention (silos, cuves)	
2. Les enseignes « valoriser les acteurs »	20
2a. Les hangars	
2b. Les bureaux mono ou multifonctionnels	
2b. Les ateliers	
2d. Les bâtiments anciens ou classés	
2e. Les sites clôturés ou en retrait des voies	
3. Les aménagements paysagers « affirmer la littoralité »	32
3a. Les palettes végétales par milieux et usages	
3b. Les mises en oeuvre végétales et cas spécifiques	
3c. Les bassins	
3d. Les talus	
3e. Les clôtures	
4. L'éclairage « composer un espace de transition entre ville et océan »	44
4a. Le panorama des appareils d'éclairage	
4b. La charte chromatique lumière	
4c. Les temporalités et régimes d'allumage	
4d. L' éclairage fonctionnel	
4e. L'identité et la préservation	
5. Les infrastructures « renforcer la lisibilité du Port »	58
5a. Les voies portuaires	
5b. Les voies exploitants	
5c. Les pistes mixtes : piétons+cycles	
5d. Les aires de stationnements	
6. Annexes : cartes de synthèse du plan guide	68



CO-CONSTRUIRE

UN PAYSAGE PORTEUR D'IMAGE POUR LE GRAND PORT MARTIME DE LA ROCHELLE (GPMLR)

Depuis 2017, le GPMLR a engagé un programme de valorisation des paysages portuaires. Le port s'est entouré d'une équipe pluridisciplinaire de paysagistes, architectes urbanistes éclairagistes, ingénieurs, pour accompagner sa démarche. Le présent manuel propose une série de préconisations concernant les constructions, les aménagements paysagers, l'éclairage et le traitement des infrastructures en tirant parti des retours d'expérience des cinq dernières années.

Ces préconisations s'appliquent principalement aux situations courantes rencontrées par les opérateurs ou les agents chargés de l'entretien et de l'aménagement. Ce règlement minimal a donc été conçu pour « gérer l'ordinaire » en fonction des typologies (bâtiments, sols, voies et clôtures) et se compose de principes minimalistes d'intervention : principe de sobriété, contraste de couleur, composition de façades des hangars, lettrage, charte colorimétrique, traitements des abords, mise en lumière, etc.

Ces préconisations ne s'appliquent pas aux situations extra-ordinaires. Les programmes, édifices ou ouvrages remarquables par leur forme, leur dimension ou leur visibilité méritent un traitement architectural et paysager plus ambitieux car ils contribuent à transformer l'image du GPMLR et préfigurent un nouveau vocabulaire portuaire. Dans ce cas, le projet doit faire l'objet d'une demande d'accompagnement auprès de la Direction Marketing et Patrimoine du Port.

Ces préconisations viennent en complément du règlement d'urbanisme approuvé dans le cadre du PLUI de l'agglomération de La Rochelle.

Ces préconisations ne se substituent pas au code de l'urbanisme, au code de l'environnement, ni aux préconisations liées à la ZPPAUP. A toutes fins utiles, les pétitionnaires pourront prendre connaissance du cadre réglementaire sur les sites officiels suivants :

- PPRNT et PPRNI : www.charente-maritime.gouv.fr
- PLUI : www.agglo-larochelle.fr
- ZPPAUP : www.larochelle.fr
- TLPE : art.L23336-6 (cerfa 15702*2)

LE MANUEL D'IDENTITÉS PORTUAIRES : UN MÊME MODE D'EMPLOI POUR TOUS LES PORTEURS DE PROJET DU PORT

Le manuel d'identité portuaire est conçu comme un guide des bonnes pratiques.

Il distingue :

- des prescriptions dans un objectif d'harmonisation et de valorisation du GPMLR.
- des préconisations qui constituent des pistes de travail à développer par les porteurs de projets.

Il peut être utilisé comme cadre de travail pour toute démarche de projet. Il contient les éléments d'information suffisants pour des opérations qui ne nécessitent pas l'appui technique du groupement Phytolab / INterland / Studio Vicarini.

Les sujets d'expertise concernent quatre grands domaines d'intervention et mobilisent un ou plusieurs bureaux d'études.

Les constructions / rénovations de bâtiments	-> INterland et Sable
Le traitement des abords des bâtiments	-> Phytolab
L'éclairage, la mise en lumière	-> Studio Vicarini
Les infrastructures	-> Phytolab

Tout projet peut faire l'objet d'une demande d'accompagnement auprès de la Direction Marketing et patrimoine du Port qui statue sur sa recevabilité et permet de mobiliser un ou plusieurs membres du groupement suivant la nature des travaux ou des aménagements à réaliser.

Pour un avis :

- 1-Le porteur de projet soumet une esquisse ou un premier projet.
- 2-Le projet est présenté au cours d'une réunion de travail avec le(s) expert(s) concerné(s).
- 3-Sur cette base, le groupement ou l'expert concerné (paysagiste, architecte-urbaniste ou éclairagiste) rédige un avis technique (rôle de paysagiste, architecte, ou éclairagiste conseil) et propose des pistes de travail.
- 4-Suivant la complexité du projet, plusieurs itérations peuvent-être envisagées.

Pour un projet nécessitant un travail de conception (niveau esquisse) au stade programmation pour répondre à un besoin :

- 1-La première étape consiste à formaliser les objectifs de l'opération pour le maître d'ouvrage (programme, périmètre, délais, contraintes techniques et financières).
- 2-Une réunion de travail est organisée (en vis à vis ou en visioconférence) afin de partager les enjeux de l'opération et d'apporter les précisions nécessaires.
- 3-Sur cette base, l'équipe ou l'expert concerné (paysagiste, architecte-urbaniste ou éclairagiste) reformule le programme et produit un schéma de programmation si nécessaire.
- 4-Le porteur de projet valide ou apporte des modifications.
- 5-Le groupement ou l'expert concerné réalise une esquisse en plan format DWG.
- 6-Suivant la complexité du projet, plusieurs échanges peuvent-être envisagés.



Numéro et titre de fiche

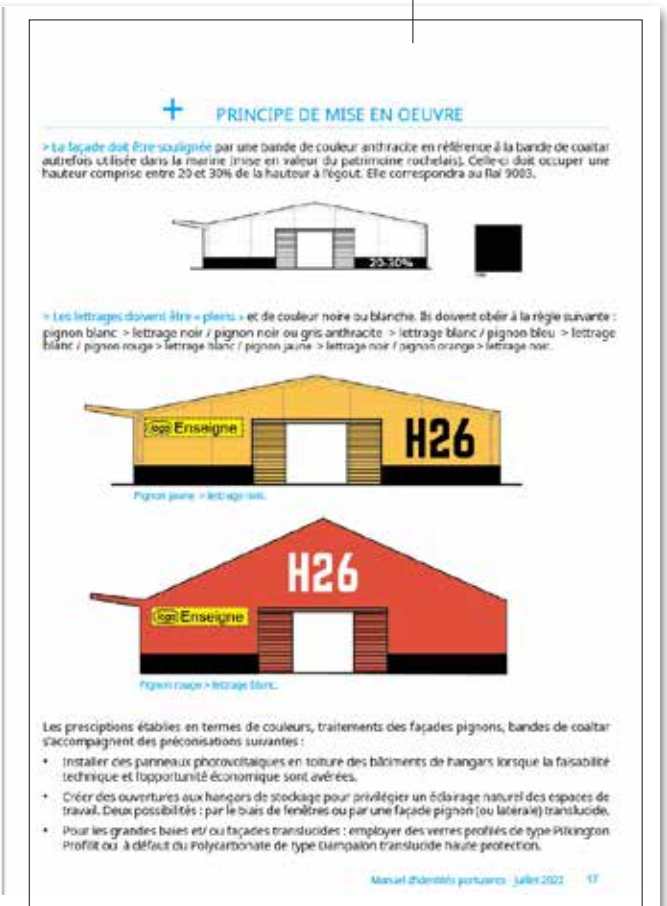
Déclinaison du sujet et ses enjeux

Les raisons pour lesquelles il faut se saisir de cette ambition

Le sujet traité conformément au sommaire

De quelle façon cet enjeu se pose pour le GPMLR ?

Cas pratiques et principes de mise en oeuvre étudiés ou réalisés



Les prescriptions concrètes à destination du GPMLR ou des opérateurs



1

LES CONSTRUCTIONS : « CHANGER D'IMAGE »

Privilégier un somme d'actions modestes et économiquement réalistes dont l'ensemble permettra un renouveau de l'image du Port sur le long terme.

Face à la complexité de certains ouvrages et à la variété des constructions qui caractérisent le Port, le présent manuel oriente les opérateurs vers un règlement minimal pour encadrer la production. Ce dernier repose sur quatre principes fondateurs :

Le premier principe est celui de la sobriété. Sur le modèle de « ce qui se fait déjà ». Il consiste à orienter les porteurs de projets vers une gamme de teintes neutres oscillant entre le blanc et le gris en particulier pour les ouvrages de grande dimension (cf. fiches 1a et 1d).

Le deuxième principe repose sur le recours ponctuel aux couleurs vives qui renvoient au vocabulaire maritime et contribuent déjà à construire l'identité rochelaise (cabanes des Courealeurs, toiles tendues de la Sirène, etc). Les nouveaux hangars de stockage affichent donc un pignon de couleur vive (cf. fiches 1a et 1c) pour construire une nouvelle image pour le Port.

Le troisième principe repose sur une réhabilitation respectueuse pour les bâtiments anciens et le patrimoine industriel ordinaire du port (cf. fiche 1b).

Le quatrième principe relève de l'éco-conception à travers notamment le choix de matériaux perenns et à fort indice de réflectance solaire.

Ces principes orientent les prescriptions et préconisations des fiches actions des Constructions tout en s'inscrivant dans les objectifs globaux de la démarche : pragmatisme, simplicité de mise en œuvre et respect de l'environnement existant.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Transformer l'image
- Harmoniser les teintes des constructions
- Mettre en valeur le patrimoine industriel



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

En 2017 Le GPMLR a élaboré une charte graphique (logos, papeterie, annonce presse, totems avec plans des secteurs portuaires, etc). Cette charte fait appel à 9 couleurs (*cf. ci-dessous*) pour désigner les différentes filières d'activités (céréales, produits pétroliers, produits forestiers, ferroviaire, vracs agricoles, sable, croisières, colis lourds, développement durable).

La charte colorimétrique est issue de cette chartre graphique. Elle ne peut pas servir à désigner les filières d'activité représentés dans les hangars dans la mesure où ceux-ci peuvent accueillir successivement plusieurs types de produits, mais elle exprime néanmoins l'identité chromatique du GPMLR.

> Pour les pignons, des hangars :

Une déclinaison des gammes de teintes issues des trois primaires, en cohérence avec les choix de la ville de la Rochelle et en écho avec les couleurs 'utiles', vives, de la signalétique industrielle.

- Les bleus dans toutes leurs nuances évoquent la mer, le maritime.
- Les gammes blondes, or et jaunes évoquent les marchandises, les céréales et donc aussi l'Hinterland, le lien au territoire.
- La couleur rouge / « rouille » évoque la carène des navires, et aussi la vétusté, le temps qui passe sur les bâtiments, les détails de serrurerie.

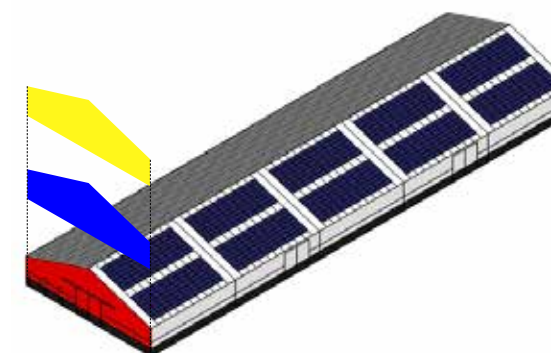
> Pour les façades latérales

- Le blanc virant progressivement vers les gris avec des teintes sable évoque la blancheur du calcaire qui caractérise les villes de charente maritime et s'applique bien aux besoins du stockage de matières sensibles à la chaleur (pâte à papier, céréales par ex.).
- Le noir et les couleurs sombres (brun et anthracite) en usage sur le port conviennent aussi aux détails de serrurerie.



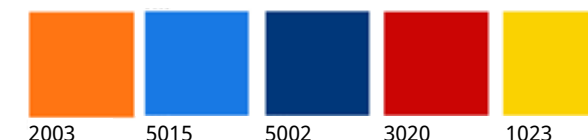
PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

Au moins une des deux façades pignons du hangar doit aborder une couleurs vive.
Le choix des couleurs est réalisé au cas par cas en lien avec l'environnement portuaire.



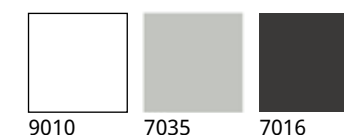
> Les **façades pignon** des nouvelles constructions de hangars du Port doivent obéir à la charte colorimétrique suivante :

Rouge signalétique (type pompier) : RAL 3020
Jaune signalétique (type balisage maritime) : RAL 1023
Bleu outremer : RAL 5002
Orange pastel : RAL 2003
Bleu ciel : RAL 5015
D'autres teintes vives peuvent être envisagées après validation par la direction marketing et patrimoine du port.



> Les **façades latérales** des hangars de stockage ou bâtiments d'activité ainsi que les toitures doivent obéir à la charte colorimétrique suivante :

Blanc : RAL 9010 (façades latérales et toitures)
Gris clair : RAL 7035 (façades latérales et toitures)
Gris anthracite : 7016 (sous-bassement de toutes les façades et petites portes)



> Une **bande anthracite** devra marquer le soubassement des hangars.



EXEMPLE ET REALISATION



Mise en peinture des hangars 19 à 21 depuis Chef de baie.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Mettre en valeur le patrimoine historique industriel et maritime du GPMLR
- Unifier le traitement des bâtiments anciens du GPMLR
- Encourager la rénovation des bâtiments anciens



OÙ EN EST ON AUJOURD'HUI ?

Il s'agit généralement d'ouvrages militaires ou de services liés au fonctionnement portuaire (gare de la Pallice, bâtiment des douanes, pôle de réparation navale, guérites, bunkers, certains bureaux, etc).

La qualité de cette architecture réside dans la simplicité du procédé constructif et son adéquation à l'usage attendu (économie de moyens, mais efficacité). Les jeux de modénature* sont souvent réduits à leur plus simple expression. L'objectif est de préserver ce patrimoine qui témoigne de l'identité et de l'histoire urbaine du port.



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

> Façades

- La plupart de ces édifices sont en béton ou en pierre avec un remplissage de moellons enduits ou de parpaings enduits. La structure en béton armé lorsqu'elle est apparente doit être préservée (voire soulignée par une légère différence de teinte) sauf impossibilité technique.
- De la même manière, les traitements de façades en appareillages décoratifs sont à conserver et restaurer dans l'esprit d'origine, y compris les appareillages particuliers autour des baies et les motifs singuliers.

> Les percements

- Les percements doivent être préservés. L'éclairage naturel doit être privilégié au maximum.
- Les nouveaux percements ne doivent pas altérer la lisibilité de l'époque de construction et donc de la composition de façade.
- La création de nouveaux percements doit s'inscrire dans la trame de la façade.

> Toiture

- Il convient de respecter les formes et aspect des toitures d'origine de la construction à restaurer.
- Les détails de charpente sont à conserver.
- Le changement d'un matériau de couverture est possible s'il ne génère pas de transformation des pentes de toiture.



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

- Les toitures en bac acier seront de couleur anthracite.
- La création d'une bande de coaltar en bas de façade peut être pertinente suivant les édifices. Elle existe encore partiellement sur certains bâtiments.

> Matériaux de façade et de toiture

On privilégiera l'usage d'enduits talochés fins ou à défaut grattés. L'enduit doit sauf exception affleurer le nu des éléments de pierre appareillée ou la structure béton le cas échéant, sans creux ni faux joints.

> Menuiseries / ferronneries et détails de toitures

Pour les éléments de serrurerie, (fenêtre, portes, garde corps, gouttières, on privilégiera une couleur de RAL gris moyen ou blanc suivant les cas en cohérence avec les préconisations de la ZPPAUP.

> Traitement des fenêtre et baies

On retiendra pour les bâtiments de stockage des châssis en verre profilé de type Pilkington Profilit ou défaut du polycarbonate (type Dampalon).

> Matériaux de façade

De manière générale, les prescriptions réglementaires de la ZPPAUP (p 14 à 19) concernant le traitement des façades notamment (enduits et pierres apparentes, modénatures et appareillage) peuvent servir de guide à la restauration de ce patrimoine. Il s'agit pour le Port de s'approprier ces techniques, simples et éprouvées, sans en faire des prescriptions trop contraignantes pour des édifices qui ne sont pas repérés par la ZPPAUP.



EXEMPLE ET REALISATION



Etude pour la façade du bâtiment des douanes : Concernant la nature de l'enduit, il conviendra d'utiliser une teinte plus foncée que la pierre appareillée, de manière à faire ressortir légèrement les encadrements en pierre.



Requalification de la gare de La Pallice



Requalification de l'ancienne écluse



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Proposer un module-type et économique à tous les opérateurs du Port pour héberger les petits bureaux, bases de vie, etc.
- Unifier les constructions de services sur l'ensemble du Port
- Renforcer l'identité portuaire par l'intermédiaire de containers maritimes recyclés



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

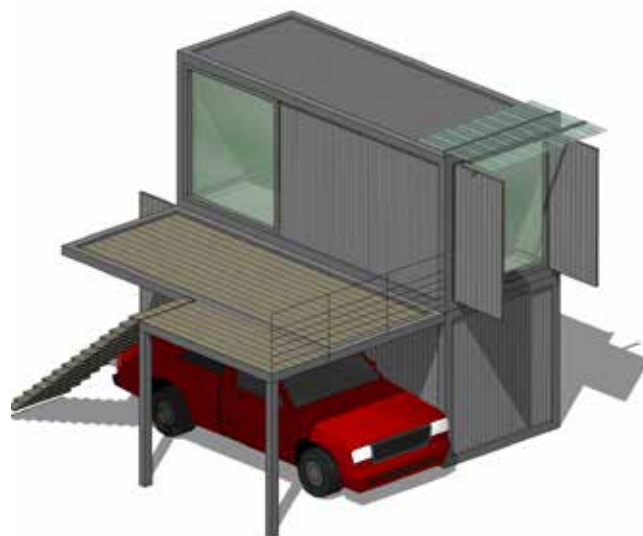
Les différents locaux de services du Port regroupent des fonctions diverses : petits bureaux, bases de vie (sanitaires, vestiaires, réfectoires, bureaux, salle de repos, locaux à sommeil...), guérites ou postes d'information, transformateurs électriques, etc.

Pour répondre à l'urgence et par soucis d'économie, les entreprises portuaires et le GPMLR mettent en place des constructions modulaires pré-fabriquées ou de type « Algeco » qui ne contribuent pas à l'identité visuelle du GPMLR. Il existe aujourd'hui des gammes plus qualitatives d'architecture modulaire qui s'appuient sur la filière de revalorisation de containers maritimes. Unis, de couleurs vives, ces containers font échos au vocabulaire portuaire et sont facilement reconnaissables pour les usagers du Port.

Choisir des modules de containers recyclés pour accueillir les locaux de services.

> **Inscrire la fonction du local** ou le nom de l'entreprise hébergée en respectant les mêmes codes couleurs et de gabarits que le lettrage des hangars. Sur ce gabarit de bâtiment, on pourra accepter un lettrage de grande dimension (à définir au cas par cas et suivant les fonctions de l'édifice en lien avec la DMP).

> **Créer des ouvertures** au container pour privilégier un éclairage naturel des espaces de services et intégrer des baies toute hauteur ou toute largeur (affirmation de l'architecture modulaire + création d'une ambiance nocturne).



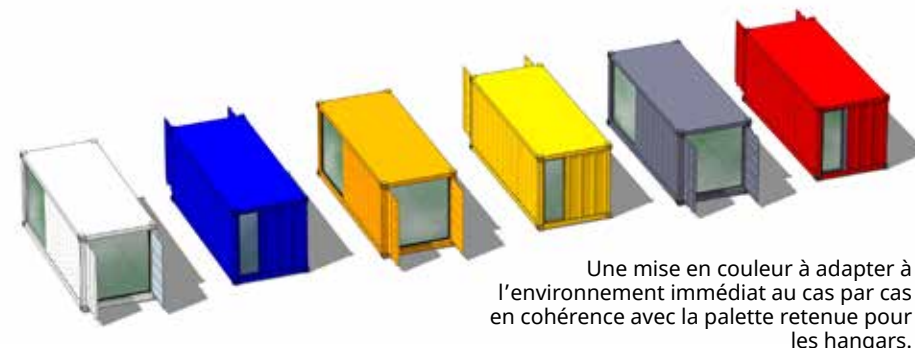
Exemple de module type associant espace de stockage en RDC et bureau



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

Suivant leur nature et leur usage, les locaux de service ont besoin de plus ou moins de visibilité. Ils peuvent contribuer à marquer un accès, l'entrée d'un domaine, ou à orienter.

L'usage d'une signalétique monumentale, de couleurs vives, d'éléments de serrurerie ou la combinaison de plusieurs modules (exemple de la terrasse sur le toit pour faire belvédère ci-dessous, et des port-à-faux ménageant un abri) sont préconisés.



Une mise en couleur à adapter à l'environnement immédiat au cas par cas en cohérence avec la palette retenue pour les hangars.



Privilégier des ouvertures toute hauteur



EXEMPLE ET REALISATION



Parc d'activité Icade, Rungis



PUMA City, Shipping Container Store



Produits développés par la société CAPSA



Etude pour un petit pôle mixte bureaux / stockage (îlot Sénégal du GPMLR)



ENJEUX POUR LE GPMLR

- S'approprier le grand paysage du littoral
- Intégrer la grande échelle de l'industrie au paysage Rochelais
- Valoriser le patrimoine industriel remarquable



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Pour les silos, appliquer le principe de sobriété :

- Conserver l'aspect brut du matériau (béton)
- Employer des bétons gris ou blancs sans enduit particulier respectant les teintes suivantes :



Pour les cuves, appliquer le principe de sobriété :

- Utiliser des peintures respectant les teintes suivantes :



- Les caractéristiques techniques des peintures ont considérablement évolué au cours des dernières années. Des propriétés isolantes, de protection aux infrarouges, de réfraction, etc. sont développées.
- La présence de la plateforme technologique du bâtiment durable Tipee est une opportunité pour les opérateurs de bénéficier d'une assistance technique de haut niveau pour la réalisation de leur projet.



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

- Jouer sur les nuances légères de teinte pour une meilleure intégration paysagère.
- Encourager la signalétique monumentale sur les silos (message, dénomination, évocation du vocabulaire maritime, ...?).
- Les silos, de par leurs dimensions singulières et leurs grandes visibilitées sont également propices à l'expression artistique, plusieurs modalités plastiques d'intervention sont envisageables.



EXEMPLE ET REALISATION



Mise en peinture des silos Bertrand par la Sica suivant les préconisations issues du programme de mise en valeur des paysages portuaires. Ici, un dégradé léger de teintes partant de la couleur existante (beige) vers le blanc.



Exemple de signalétique proposée pour les silos Bertrand.



Exemple de mise en peinture de l'unité d'ensilage ATENA.



Exemple de réalisation de fresque monumentale.

LES ENSEIGNES : « VALORISER LES ACTEURS »

Des enseignes constitutives du paysage portuaire et à l'échelle des édifices

Les opérateurs disposent actuellement librement leurs enseignes sur leurs édifices respectifs. Néanmoins, la position des enseignes apparaît parfois en contradiction avec la composition des façades.

Cela conduit à une disqualification de l'image globale du port et parfois des édifices eux-mêmes :

- enseignes mal placées,
- présence de plusieurs enseignes de taille et de forme différentes,
- problème de cohérence entre les enseignes,
- usage de couleurs en contradiction avec les tonalités de la façade.

Il s'agit de considérer que les enseignes peuvent être constitutives de la qualité paysagère du port et participer à la valorisation des entreprises si elles sont conçues dans cette optique.

Le manuel identifie quatre grands types de situations pour lesquelles il propose des solutions :

- 1- les hangars
(cf. fiche 2a)
- 1- les bureaux mono ou multifonctionnels
(cf. fiche 2b).
- 2- les bâtiments anciens classés
(cf. fiche 2c).
- 3- les ateliers
(cf. fiche 2d).
- 4- les sites clôturés ou en retrait des voies
(cf. fiche 2e).



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Créer une identité portuaire propre aux constructions de hangars du GPMLR
- S'orienter et se repérer facilement
- Inclure la question des enseignes à la réflexion sur la qualité architecturale portuaire



OÙ EN EST ON AUJOURD'HUI ?

Une partie des hangars (ceux construits par le Port) sont signalés par un numéro apparent en façade. Cette numérotation est liée à l'ordre chronologique de construction des hangars. Plusieurs graphismes et logiques d'encadrement des numéros de hangars ont été employés au cours de l'histoire et il existe aujourd'hui un véritable enjeu d'unification de cette signalétique propre à tous les hangars (hangars construits par le Port et par les entreprises de la place portuaire) que l'étude de mise en valeur paysagère, architecturale et urbanistique propose d'encadrer.



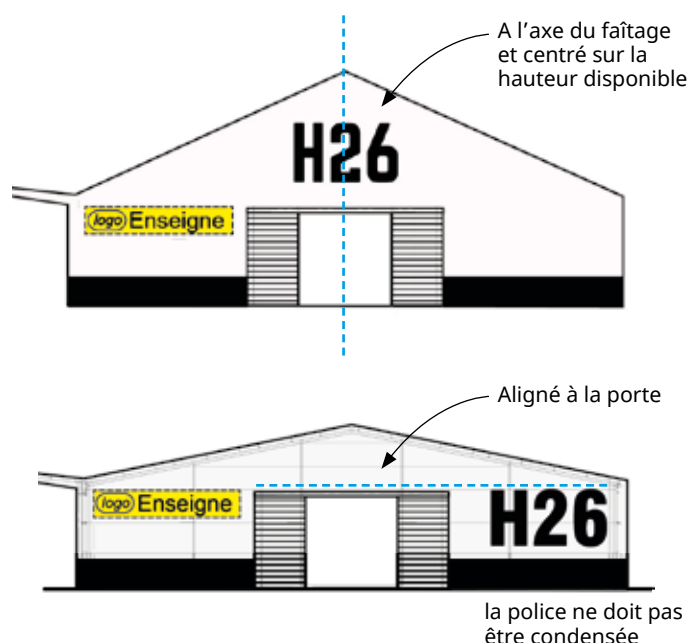
QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

> Le **numéro de hangar** précédé de la lettre H est positionné de manière différente suivant les proportions de la façade.

- Dans l'axe du faîtage lorsque cela est possible.
- Sur le côté dans le cas de hangars de petite dimension lorsque l'espace au dessus de la porte est trop faible.

> Le **nom et logo de l'entreprise** doivent figurer dans un gabarit rectangulaire de *longueur* : $1,5h_e$ et de *hauteur* : $0,3h_e$ dans la partie supérieure gauche de la façade principale.

> la **police de lettrage** retenue est le Norwester

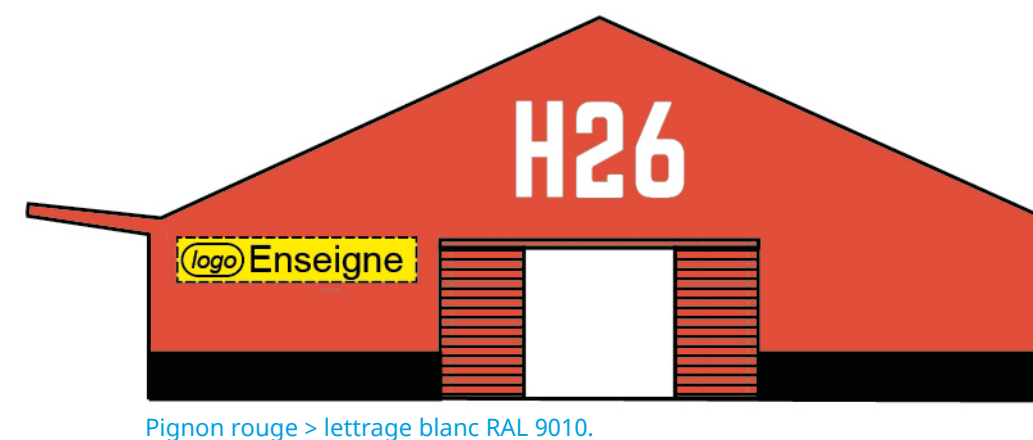
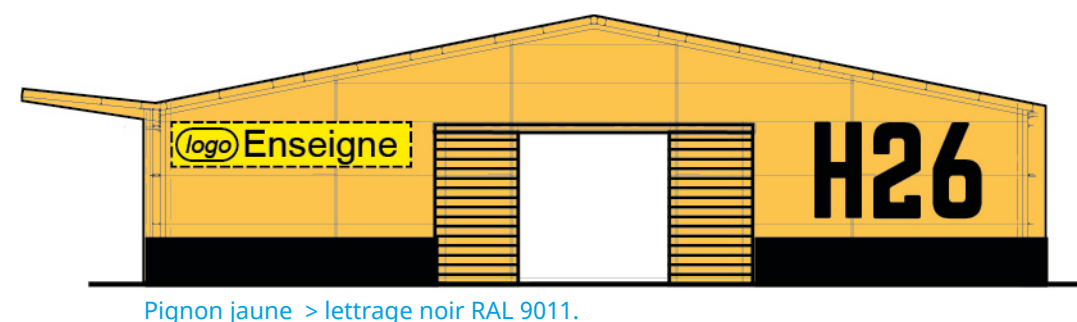


PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

> La **façade doit être soulignée** par une bande de couleur anthracite en référence à la bande de coaltar autrefois utilisée dans la marine (mise en valeur du patrimoine rochelais). Celle-ci doit occuper une hauteur comprise entre 20 et 30% de la hauteur à l'égout. Elle correspondra au Ral 7016.



> Les **lettrages** doivent être « **pleins** » et de couleur noire ou blanche. Ils doivent obéir à la règle suivante : pignon blanc > lettrage noir / pignon noir ou gris anthracite > lettrage blanc / pignon bleu > lettrage blanc / pignon rouge > lettrage blanc / pignon jaune > lettrage noir / pignon orange > lettrage blanc.



Les prescriptions établies en termes de couleurs, traitements des façades pignons, bandes de coaltar s'accompagnent des préconisations suivantes :

- Installer des panneaux photovoltaïques en toiture des bâtiments de hangars lorsque la faisabilité technique et l'opportunité économique sont avérées.
- Créer des ouvertures aux hangars de stockage pour privilégier un éclairage naturel des espaces de travail. Deux possibilités : par le biais de fenêtres ou par une façade pignon (ou latérale) translucide.
- Pour les grandes baies et/ ou façades translucides : employer des verres profilés de type Pilkington Profilit ou à défaut du Polycarbonate de type Dampalon translucide haute protection.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Valoriser le patrimoine historique du port
- Renforcer l'image de pérennité des entreprises
- Positionner l'enseigne en harmonie avec la façade



OÙ EN EST ON AUJOURD'HUI ?

> Généralités concernant la Taxe Locale sur la Publicité Extérieure (TLPE) :

Les enseignes sont soumises à la TLPE (articles L.2333-6 et suivants du code général des collectivités territoriales), qui prend sa source dans le code de l'environnement et constitue un moyen de réguler l'affichage publicitaire sur la ville de La Rochelle. Son objectif est de lutter contre la pollution dite «visuelle» en freinant la prolifération des panneaux et en réduisant la dimension des enseignes. Il en résulte malheureusement sur le port que certaines enseignes soient de petite dimension et parfois mal adaptées à l'échelle des édifices.

La surface taxable est calculée en mètre carré. La taxe est due à partir d'une surface totale d'affichage supérieure à 3 mètres carrés. Un cabinet privé est chargé de faire le relevé de chaque enseigne. Le tarif varie selon la superficie et le type de support. La déclaration est à réaliser sur le formulaire CERFA N° 15702*02.

> Problématique générale concernant les bâtiments de bureau anciens, classés ou inscrits

Les édifices patrimoniaux constituent des marqueurs forts de l'identité portuaire et de son histoire. La difficulté consiste ici à respecter la composition de la façade en minimisant l'impact visuel de l'enseigne tout en s'assurant qu'elle concourt à l'identification de l'activité.



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

> Privilégier des enseignes de qualité premium :

- Enseignes en métal découpé ou polycarbonate transparent posée en applique.
- Lettrages et Logo en applique sur façade.

> Etudier l'opportunité de faire intervenir un peintre publicitaire d'enseignes ou de lettres.

> Apposition d'une ou plusieurs plaques en polycarbonate transparent à droite des accès la porte permettant d'identifier les activités annexes ou donnant d'autres informations (horaires, contact en cas d'absence, etc.)



PRINCIPE DE COMPOSITION



Eviter le dédoublement des enseignes



Choix d'une seule enseigne à positionner en cohérence avec la composition de la façade



Regroupement des petites plaques le long de la porte sous la forme de plaques de polycarbonate imprimées.



EXEMPLE DE MISE EN OEUVRE POSSIBLE



Illustration d'enseignes en lettre découpées.



Dispositif d'accueil de plaques d'information évolutif à privilégier.



Illustration d'enseigne peinte et éclairée.



Illustration d'enseigne en lettres découpées et rétro-éclairées.



Déclinaison de la charte graphique de Shell par le designer Raymond Loewy en enseigne de garage.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Créer une identité portuaire propre aux ateliers
- Rendre l'accès plus lisible
- Positionner l'enseigne en harmonie avec la façade



OÙ EN EST ON AUJOURD'HUI ?

> Généralités concernant la Taxe Locale sur la Publicité Extérieure (TLPE) :

Les enseignes sont soumises à la TLPE (articles L.2333-6 et suivants du code général des collectivités territoriales), qui prend sa source dans le code de l'environnement et constitue un moyen de réguler l'affichage publicitaire sur la ville de La Rochelle. Son objectif est de lutter contre la pollution dite «visuelle» en freinant la prolifération des panneaux et en réduisant la dimension des enseignes. Il en résulte malheureusement sur le port que certaines enseignes soient de petite dimension et parfois mal adaptées à l'échelle des édifices.

La surface taxable est calculée en m2. La taxe est due à partir d'une surface totale d'affichage supérieure à 3 mètres carrés. Un cabinet privé est chargé de faire le relevé de chaque enseigne. Le tarif varie selon la superficie et le type de support. La déclaration est à réaliser sur le formulaire CERFA N° 15702*02.

> Problématique générale concernant les bâtiments de bureau mono ou multifonctionnels

On constate actuellement souvent sur les bâtiments accueillant des ateliers, des enseignes en doublon positionnées de manière aléatoire.



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

- > Positionner l'enseigne en cohérence avec la composition de la façade.
- > Privilégier les enseignes de teinte et/ou de matériaux identiques au matériau de façade.
- > Dans le cas de plusieurs activités dans un même édifice, se limiter à une enseigne par activité en hauteur + une enseigne en imposte de porte.
- > Regrouper les enseignes en petite dimension en alignement de la porte.



PRINCIPE DE COMPOSITION



Existant



Proposition 1



Proposition 2

Ici, l'édifice accueille quatre enseignes qui semblent correspondre à la même activité mais avec des chartes graphiques différentes et des logos différents.

- > Se limiter à une enseigne par activité en hauteur + une enseigne en imposte.
- > Dimensionner l'enseigne à l'échelle du module.
- > Et / ou positionner une enseigne en lettres peintes ou découpées pour laisser apparaître le matériau de façade.



EXEMPLE DE MISE EN OEUVRE POSSIBLE



Principe de réalisation d'un panneau signalétique en entrée de site.



Enseigne d'un matériau et d'une teinte identiques au matériau de façade



Enseigne peinte sur bardage



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Rendre l'accès plus lisible
- Positionner l'enseigne en harmonie avec la façade



OÙ EN EST ON AUJOURD'HUI ?

> Généralités concernant la Taxe Locale sur la Publicité Extérieure (TLPE) :

Les enseignes sont soumises à la TLPE (articles L.2333-6 et suivants du code général des collectivités territoriales), qui prend sa source dans le code de l'environnement et constitue un moyen de réguler l'affichage publicitaire sur la ville de La Rochelle. Son objectif est de lutter contre la pollution dite «visuelle» en freinant la prolifération des panneaux et en réduisant la dimension des enseignes. Il en résulte malheureusement sur le port que certaines enseignes soient de petite dimension et parfois mal adaptées à l'échelle des édifices.

La surface taxable est calculée en mètre carré. La taxe est due à partir d'une surface totale d'affichage supérieure à 3 mètres carrés. Un cabinet privé est chargé de faire le relevé de chaque enseigne. Le tarif varie selon la superficie et le type de support. La déclaration est à réaliser sur le formulaire CERFA N° 15702*02.

> Problématique générale concernant les bâtiments de bureau mono ou multifonctionnels

On constate actuellement souvent sur les bâtiments de bureaux mono et multifonctionnels, la présence de plusieurs enseignes dont la dimension et les teintes s'accordent mal à la composition et aux teintes de la façade.



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

- > Positionner l'enseigne en cohérence avec la composition de la façade.
- > Privilégier les enseignes en polycarbonate transparent, les enseignes peintes sur la façade ou en lettres découpées.
- > Dans le cas de plusieurs activités dans un même édifice se limiter à une enseigne par activité en hauteur et une enseigne de petite dimension en imposte de porte éventuellement.
- > Regrouper les enseignes de petite dimension en alignement de la porte sur un support commun.
- > Intégrer l'enseigne à la composition d'ensemble de l'édifice dans le cadre d'une construction neuve.



PRINCIPE DE COMPOSITION



Ici, l'édifice accueille plusieurs activités du même groupe, mais les deux enseignes sont de tailles différentes et non alignées avec les lignes de compositions de la façade.

> Positionner les enseignes en accord avec la composition de la façade.

> Aligner les enseignes avec les huisseries.

> Dans le cas d'une enseigne en applique, intégrer un cadre d'enseigne en cohérence avec les menuiseries existantes. Par exemple, ici, un cadre anthracite.

> Possibilité de rappeler le nom en lettres apposées sur la façade (toujours en harmonie avec la composition d'ensemble, ici, en haut à gauche).



EXEMPLE DE MISE EN OEUVRE POSSIBLE



Ici l'enseigne de AMLP est en polycarbonate transparent positionnée en cohérence avec la composition de la façade.



Enseigne en lettres découpées et apposée sur la façade permettant un positionnement plus libre.



Enseigne intégrée à la composition d'ensemble de l'édifice dès la conception.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Valoriser le patrimoine historique du port
- Renforcer l'image de pérennité des entreprises
- Positionner l'enseigne en harmonie avec la façade



OÙ EN EST ON AUJOURD'HUI ?

> Généralités concernant la Taxe Locale sur la Publicité Extérieure (TLPE) :

Les enseignes sont soumises à la TLPE (articles L.2333-6 et suivants du code général des collectivités territoriales), qui prend sa source dans le code de l'environnement et constitue un moyen de réguler l'affichage publicitaire sur la ville de La Rochelle. Son objectif est de lutter contre la pollution dite «visuelle» en freinant la prolifération des panneaux et en réduisant la dimension des enseignes. Il en résulte malheureusement sur le port que certaines enseignes soient de petite dimension et parfois mal adaptées à l'échelle des édifices.

La surface taxable est calculée en mètre carré. La taxe est due à partir d'une surface totale d'affichage supérieure à 3 mètres carrés. Un cabinet privé est chargé de faire le relevé de chaque enseigne. Le tarif varie selon la superficie et le type de support. La déclaration est à réaliser sur le formulaire CERFA N° 15702*02.

> Problématique générale concernant les sites clôturés ou en retrait des voies

Les grands sites ou les sites clôturés sont difficilement identifiables. L'enseigne est généralement posée sur poteau en entrée de site, sur un bâtiment d'accueil de petite dimension ou sur la clôture au niveau de l'accès Véhicule Léger (VL) ou piéton.



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

- > Privilégier un positionnement sur une trame complète légèrement décollée du sol.
- > Eviter les textes de trop petite dimension et privilégier uniquement le nom et le logo.
- > Privilégier un mur peint.
- > Etre attentif aux aires de dépôt des ordures ménagères et boîtes aux lettres qui ne doivent pas masquer l'enseigne.
- > Empêcher le stationnement devant l'enseigne par un accotement planté par exemple.
- > Dans le cas de plusieurs activités, positionnement sur totem en entrée de site associé aux consignes de sécurité.



PRINCIPE DE COMPOSITION

Existant



Dans le cas d'enseignes en entrée de site, minimiser les informations afin de faire apparaître uniquement ce qui est lisible depuis les véhicules.

Préconisé



Existant



Préconisé



Dans le cas d'enseignes accrochées aux clôtures, positionner l'enseigne au sommet de la clôture et d'un poteau à l'autre.



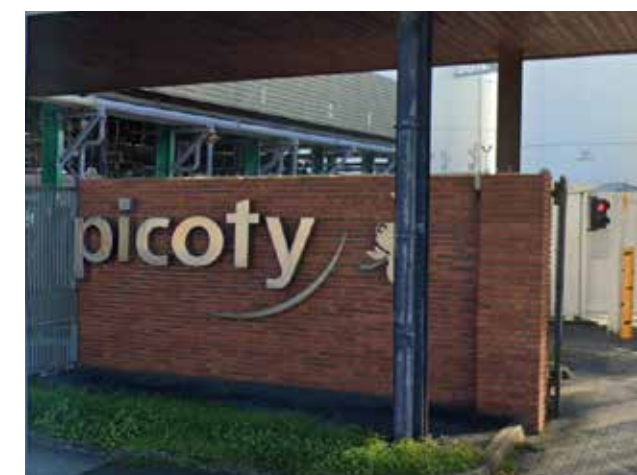
EXEMPLE DE MISE EN OEUVRE POSSIBLE



Signalétique sur totem intégrant plusieurs activités ainsi que les dispositifs éventuels de surveillance et d'éclairage.



Signalétique sur poteau en lettres découpées laissant apparaître le site au second plan.



Enseignes et logo intégrés au dispositif de clôture du site de Picoty en lettre inox.

LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS : « AFFIRMER LA LITTORALITÉ »

Une trame verte au profit du Port et de la ville de La Rochelle.

La variété des constructions et ouvrages portuaires constitue un grand paysage exceptionnel. Pour autant les projets individuels n'ont pas toujours cette force. Les premiers plans, traitement des abords de bureaux, accotements de voirie, bassins, etc. manquent singulièrement de qualité. Perçus comme des délaissés, cette somme d'espaces doit retrouver un caractère environnemental et une qualité paysagère.

Le présent manuel propose des pistes d'amélioration du paysage proche, tenant compte des grandes échelles du territoire portuaire, des contraintes techniques inhérentes aux activités industrielles et de l'évolutivité rapide des espaces. Ce-dernier s'appuie sur des grandes orientations :

La première orientation repose sur la cohérence végétale. Sur la base de palettes adaptées au littoral et emblématiques de ce territoire, on distinguera les espaces dits « de représentation », abords de bureaux, etc. de petites échelles, relevant d'une palette plus ornementale, et les espaces à « dominante environnementale », abords de voirie, bassin, etc. (cf. fiches 3a et 3b).

Les autres orientations reposent sur la valorisation d'éléments techniques comme composant de la trame verte. Ces mises en œuvre de terrassement, (bassins, talus) et de délimitation d'espace (clôtures, enrochements), à usage technique, peuvent retrouver des qualités paysagères en affinant leurs mises en scène. (cf. fiches 3c, 3d et 3e).

Ces grandes orientations, déclinées en prescriptions et préconisations, s'inscrivent dans les objectifs globaux de la démarche : valoriser les paysages proches et lointains, et constituer la trame vert portuaire.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Une palette végétale «littorale», adaptée aux usages, imaginée par milieu
- Une valorisation paysagère à toutes les échelles d'intervention
- Une trame verte à l'échelle du port : revaloriser la dimension environnementale (en annexe carte trame verte et bleue du Plan Guide du GPMLR)



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Les espaces verts à traiter concernent aussi bien les espaces d'accompagnements de voiries, de délaissés, les pourtours d'une plateforme d'activités, l'aménagement d'un bassin, l'accompagnement de zones naturelles de compensations que les abords de bureaux, à l'exemple de la Maison du Port.

Tous ces espaces verts ont en commun «la littoralité», la palette végétale choisie devra participer à cette ambiance et ce contexte littoral, tout en étant ajustée au projet portuaire qu'elle accompagne.

> **L'échelle d'intervention**, est à déterminer pour cibler le parti pris végétal à mettre en place, selon la surface dédiée aux espaces verts et le degré d'implication/d'usage de ceux-ci.

> Espace de représentation :

abords de bureaux, parvis, aire de détente, patio, terrasse, etc :

>> palette horticole, à caractère ornamental, nécessite un entretien régulier

> Espace à dominante environnementale :

accompagnement de voirie, abords de plateforme d'activités, résidus fonciers espaces naturels de compensations : intervention très limitée, (se référer aux préconisations spécifiques)

>>palette végétale locale issue d'une approche par milieu, nécessite peu d'entretien

> Bassin :

bassin de rétention des eaux pluviales, etc

>>palette végétale spécifique des milieux humides, nécessite peu d'entretien

> Pour mémoire : les espèces exotiques envahissantes relevées in situ :

Sénéçon du Cap (*Senecio inaequidens*), Aster écaillé (*Symphyotrichum squamatum*), Genêt d'Espagne (*Spartium junceum*), Herbe de la Pampa (*Cortaderia selloana*), Seneçon (*Baccharis halimifolia*), Buddlejia davidii, Aster écaillé (*Symphyotrichum squamatum*), Laurier sauce (*Laurus nobilis*), Brome purgatif (*Ceratochloa cathartica*), Cotoneaste de Franchet (*Cotoneaster franchetii*), Canne de Provence (*Arundo donax*), Erable sycomore (*Acer pseudoplatanus*), Robinier faux acacia (*Robinia pseudoacacia*), Petasites sp., Laurier cerise (*Prunus laurocerasus*), Ailante glanduleux (*Ailanthus altissima*), vigne vierge (*Parthenocissus quinquefolia*), Renouée du Japon (*Reynoutria japonica*), Marronnier d'Inde (*Aesculus hippocastanum*). - Document de référence Rapport PALR de Thema



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

Espace de représentation >> Essences horticoles

Les arbres



Pinus pinea



Quercus ilex



Arbustus unedo



Ulmus sp

Les arbustes



Atriplex halimus



Calcephalus brownii



Cistus sp



Helichrysum italicum

Les vivaces



Leymus arenarius



Achillea moonshine

Espace à dominante environnementale >> Essences de milieu naturel

Les arbres



Boisement de chênes



Acer campestre



Prunus spinosa

Les arbustes



Sambucus nigra



Phillyrea angustifolia



Rhamnus alaternus



Euonymus europaeus



Salix atrocinerea

Bassin >> Essences de milieu humide

Les arbres



Salix alba

Les arbustes



Salix purpurea

Les vivaces



Iris pseudacorus



Schoenoplectus lacustris

Prairie >> pour grands espaces naturels





ENJEUX POUR LE GPMLR

- Une intervention paysagère adaptée aux cas de figures portuaires (échelle de site, contraintes techniques spécifiques, sols en place, exposition marine, etc.)
- Un dispositif calibré en terme d'investissement, d'entretien et de gestion



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Une fois déterminée le type d'espace à vert à traiter et les caractéristiques associées : espace de représentation/ espace naturel/ espace humide, etc.
Il convient de mettre en oeuvre les conditions adéquates pour une bonne croissance des végétaux choisis.

> **Le sol : déterminer l'épaisseur de terre végétale, mélange sable/remblai**, à mettre en oeuvre, selon la plantation d'arbres, arbustes ou vivaces et le contexte de projet
Ne pas laisser le sol nu, prévoir un paillage adapté (si talus, selon la surface de projet, etc) pour préserver une humidité au sol.



BRF ou copeaux



Fibres d'écorces



Graviers calcaires



Toile coco



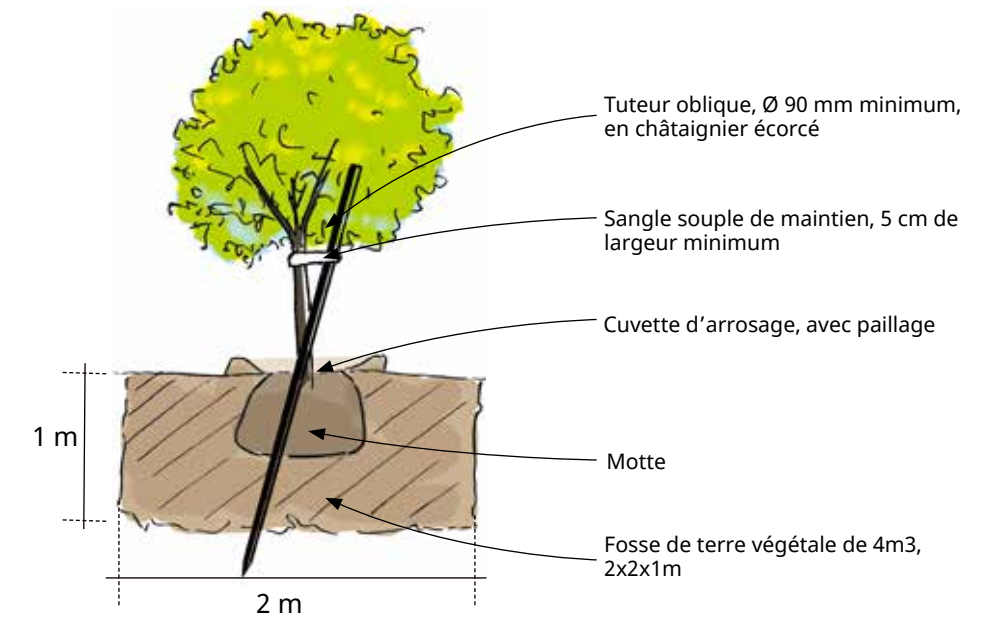
Sable

Passiflore
Passiflora caeruleaVigne vierge
Parthenocissus tricuspidataLierre commun
Hedera helixChèvrefeuille de Henry
Lonicera henryiMorelle faux-jasmin
Solanum jasminoides

PRINCIPE DE PLANTATION

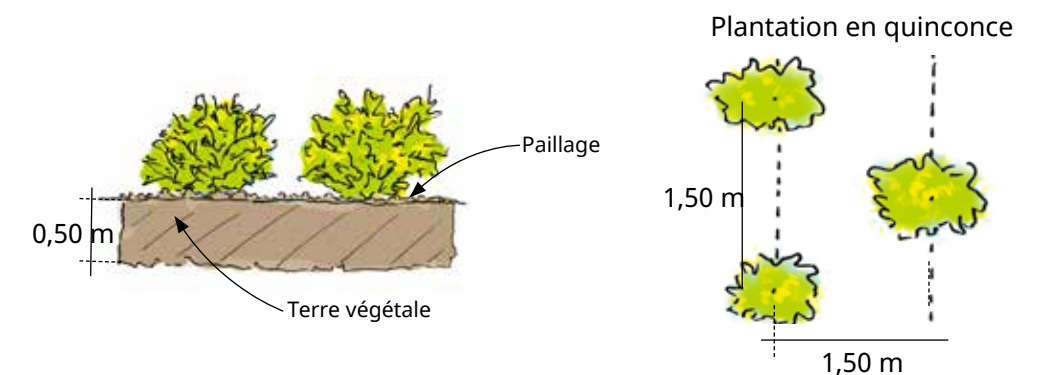
Les arbres

Taille et interdistance à définir selon les espèces retenues et aménagement.
Pour des arbres tiges, tailles fréquentes (diamètre du tronc) 14/16 à 20/25.
Pour des arbres en cépée, = plusieurs troncs, (hauteur) 200/250 à 300/350.



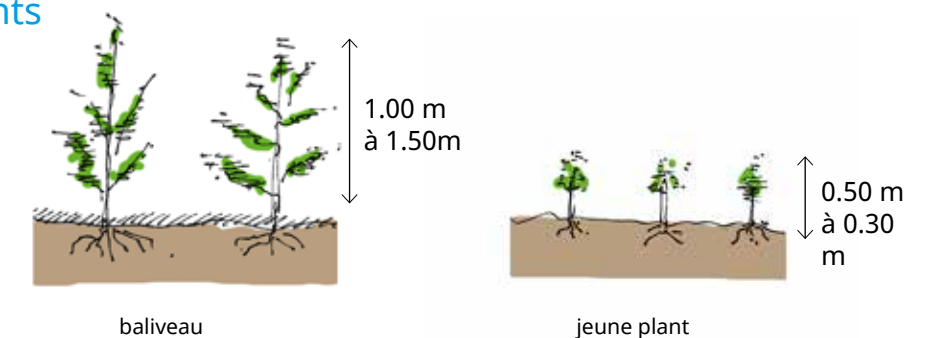
Les arbustes

Taille et densité à définir selon les espèces retenues.
Pour des plantations en conteneur taille 40/60, densité fréquente entre 0.5 et 1 unité/m².



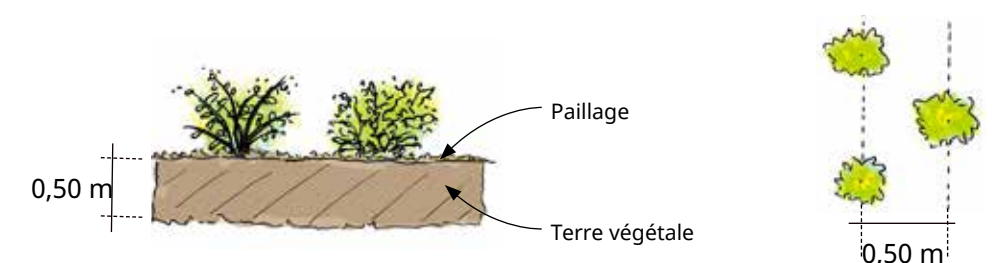
Les baliveaux et jeunes plants

Arbres et arbustes, très jeunes, de petites tailles, très adaptés aux grandes zones à planter ou aux talus.
Taille et densité à définir selon les espèces retenues.
Densité fréquente entre 0.5 et 1 unité/m².



Les vivaces

Taille et densité à définir selon les espèces retenues.
Pour des plantations en godet de 9, densité fréquente entre 3 et 6 unités/m².





ENJEUX POUR LE GPMLR

- Une valorisation paysagère des fonctions techniques
- Des usages intégrés : techniques, environnementaux, paysagers
- Une participation à la trame bleue



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Les bassins et leurs abords ont leur rôle à jouer dans la valorisation du paysage portuaire, ils sont souvent de tailles modestes, présents sur l'ensemble du territoire portuaire, sur des espaces résiduels et clairsemés.

Ayant bien sûr une première dimension technique de régulation hydraulique, ces espaces peuvent cumuler d'autres usages, environnementaux et paysagers. Ils peuvent participer à valoriser l'image du port.

Les composantes du bassin sont :

> **La géométrie des rives des bassins** est importante, des pentes à 3 pour 1, plus douces seront préférables. A volume égal de bassin, l'assouplissement de la géométrie des rives permet d'améliorer ainsi l'intégration de cet ouvrage, lui donner une image plus naturelle et facilite son entretien.

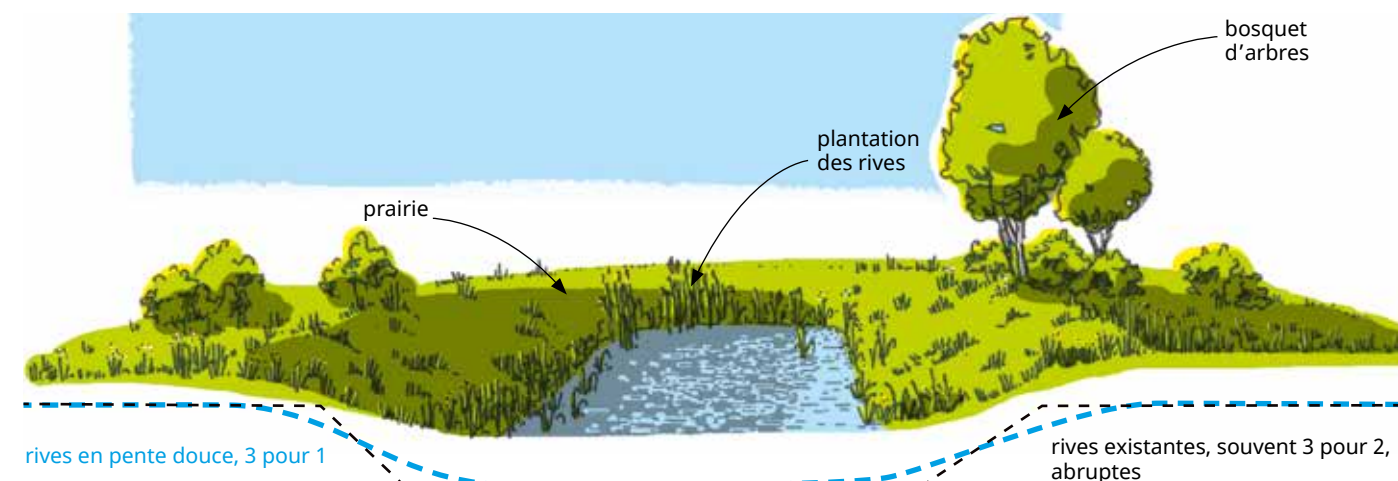
> **Une végétalisation des rives**, avec des plantations adaptées aux zones humides et littoral, par exemple quelques arbres, accompagnés d'une prairie et de vivaces sur les berges (sur 20% de la surface), permettent une valorisation de cet espace. Une faune et une flore peuvent ainsi se développer sans gêner l'activité économique et contribuent à la qualité environnementale du port.

> **Une palette végétale** est proposée ci joint, celle-ci n'est pas exhaustive mais présente des exemples d'espèces adaptées. Ces espèces tolèrent plus ou moins la submersion et à contrario les périodes de sécheresse. Pour ces raisons il est primordial de les planter sur la zone -40cm / +100cm (le niveau 0.00 étant le niveau moyen de l'eau, cf diagramme ci-dessus).

> **Cet espace technique participe à la qualité du territoire portuaire**, il est préférable qu'il soit sans clôture. Cet espace pourrait ainsi devenir un lieu de détente, de pose pour les employés du Port.



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE



Saule blanc
Salix alba



Salicaire commune
Lythrum salicaria



Jonc arqué
Juncus inflexus



Jonc des Chaisiers
Schoenoplectus lacustris



Scirpe maritime
Scripus maritimus



EXEMPLE ET REALISATION



Végétalisation des rives du bassin et de ses abords,
site de traitement des sédiments à terre



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Une valorisation paysagère des fonctions techniques
- Des usages cumulés : techniques, environnementaux, paysagers



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Les talus sont généralement issus des travaux de remblaiement, très fréquents lors de l'installation d'une nouvelle activité sur le périmètre portuaire. Ces volumes, aux mises en forme artificielles, peuvent faire l'objet d'un traitement paysager simple et efficace.

Cet élément technique peut ainsi retrouver un profil plus naturel et participer ainsi à la qualité du grand paysage portuaire. Cette mise en oeuvre simple peut s'adapter à de nombreux cas de figures.

> **Le reprofilage des talus**, avec des pentes de 3 pour 1 maximum permet de retrouver un profil naturel, de quitter le vocabulaire purement technique. Cette pente permet également un entretien plus facile.

> **Une palette végétale adaptée** permet d'accompagner les talus, de la prairie de fauche à la plantation d'arbres. On préconise la plantation des arbres en partie basse du talus, moins soumis aux vents marins. Le talus peut former ainsi un brise vent naturel.

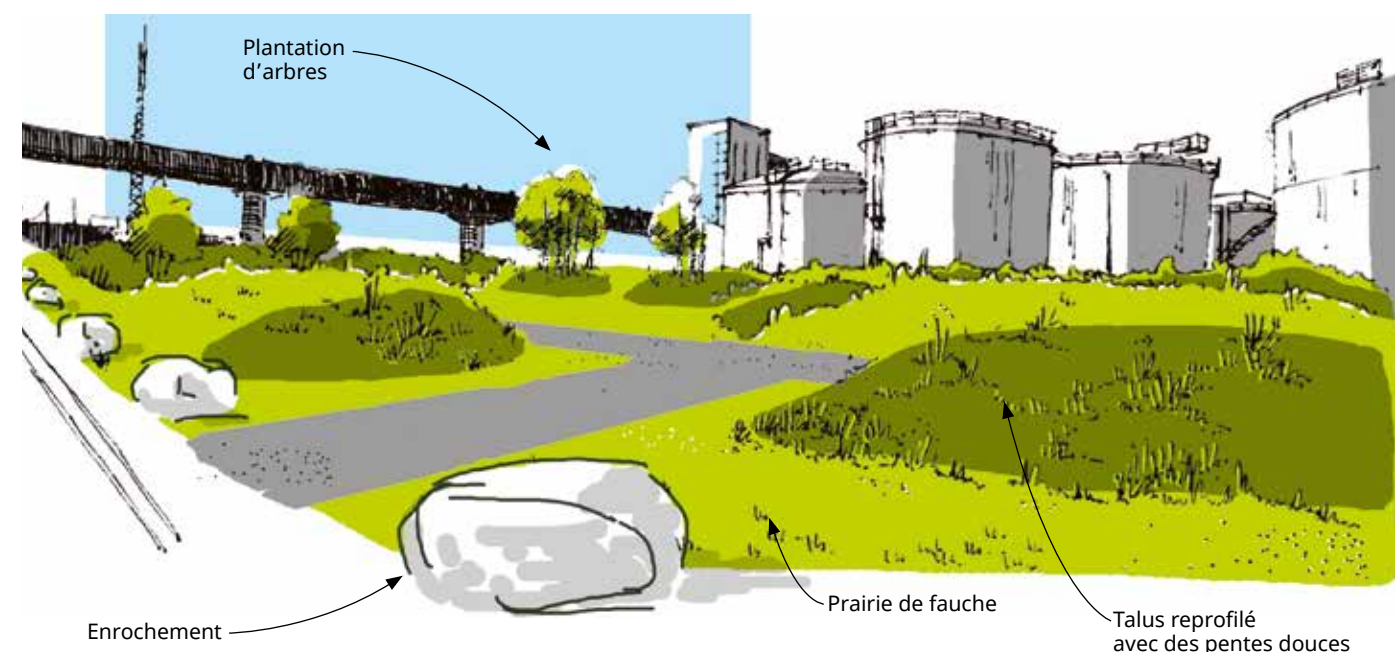
> **Les tertres, (talus de terres polluées)**, sont un cas particulier. Pour autant l'application d'une mise en forme paysagère simple est tout à fait applicable. Les usages sont ainsi cumulés et la valorisation paysagère démultipliée : stockage technique de déchets (usage très peu valorisant mais nécessaire), application d'un profil de talus aux pentes douces avec mise en forme technique adaptée au type de pollution (géotextile, volume, etc).

Un site dédié aux terres polluées peut ainsi être imaginé à l'échelle du port, près du grainoduc.

> **Les talus ferroviaires**, constituent une surface de pleine terre au sein du périmètre portuaire, souvent sous-estimée pour leur potentiel environnemental. Au delà de son rôle fonctionnel de zone tampon avec les voies ferrées, ces surfaces de délaissé constituent un corridor et un réservoir potentiel faunistique et floristique. En effet ces espaces sont relativement continus et par principe très peu circulés et sollicités. Ils constituent donc un corridor écologique au sein d'espaces en activités. Une gestion différenciée permettra d'accroître les qualités environnementales tout en conservant les fonctionnalités portuaires.



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE



EXEMPLE ET REALISATION



Mise en oeuvre d'enrochements pour marquer la limite du GPMLR aux abords de la Repentie, support de biodiversité



Proposition de végétalisation des talus de terres polluées sur le site de Bouquet de la Grye



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Définir un modèle Port pour une cohérence des aménagements à l'échelle portuaire
- Rendre lisible et qualitative la limite entre le Port et la Ville de La Rochelle
- Assurer une unité visuelle et la sécurité des sites d'activités



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Les clôtures doivent participer à la qualité architecturale et paysagère du Port. On distingue deux modèles : un modèle classique, efficace, économique, pour traiter la limite entre la ville et le port, mais également clôture de référence pour les exploitants et un modèle particulier à poser le long du Bvd Delmas, dans la continuité des clôtures existantes.

Les clôtures, quelque soit le modèle retenu, répondent à [la réglementation ISPS](#), code pour la sûreté des navires et installations portuaires (cf plan guide).

Clôture GPMLR/ interface ville,

- panneau treillis soudé, hauteur 2.50m (de chez Normaclo, ou similaire, modèle 555, avec poteau uniclo 40/60)
- de teinte marron beige, RAL 7006 - [teinte à préconiser](#)
- mis en place sur poteau métal de la même couleur
- > Dans le cas de remplacement de quelques panneaux, avec une clôture de teinte blanche, les nouveaux panneaux seront blancs (RAL 9010) également.
- pose du modèle particulier, pour une intervention le long du bvd Delmas

Clôture «exploitant»,

Le modèle est adapté au type d'activité, elle peut faire l'objet d'une réglementation spécifique (application du code de l'environnement). Cette clôture est gérée par les exploitants. Dans tous les cas nous préconisons une clôture d'aspect «industriel», en treillis soudé, si possible du même modèle que la clôture classique, décrite précédemment :

- hauteur 2.50m recommandée, (à adapter aux usages spécifiques)
- de teinte foncée, marron RAL 7006, ou grise RAL 7016, (pas vert, ni blanc)
- mis en place sur poteau métal, sans soutènement si possible

Clôture ganivelle pour les espaces de biodiversité

Pour les espaces de biodiversité, soit de grandes zones naturelles, la clôture ganivelle sera préconisée.

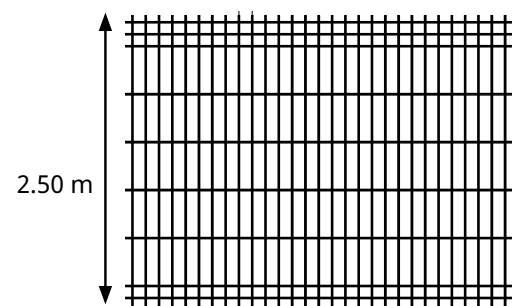
- hauteur 1m, échallas chataignier écorcés pointés, (vide entre échallas, 4 cm), poteau tous les 2m
- pose avec interstice de 30cm entre deux poteaux, tous les 50m/100m (si configuration possible) pour laisser des passages pour la faune (entre 2 poteaux, et non sous la clôture)



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

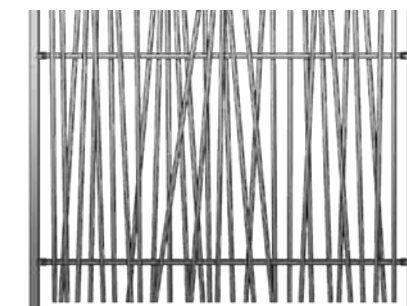
MODÈLE TREILLIS CLASSIQUE :
modèle en limite de zone
portuaire

Panneau treillis soudé,
ht 2.50m



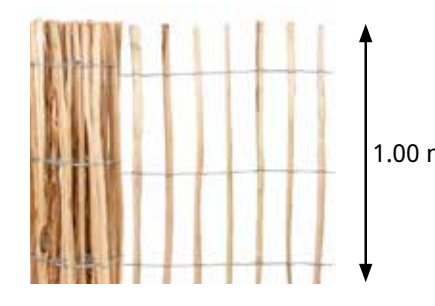
MODÈLE PARTICULIER :
le long du Bvd Delmas,
interface Ville/Port

Panneau à barraudage vertical,
ht 2.50m

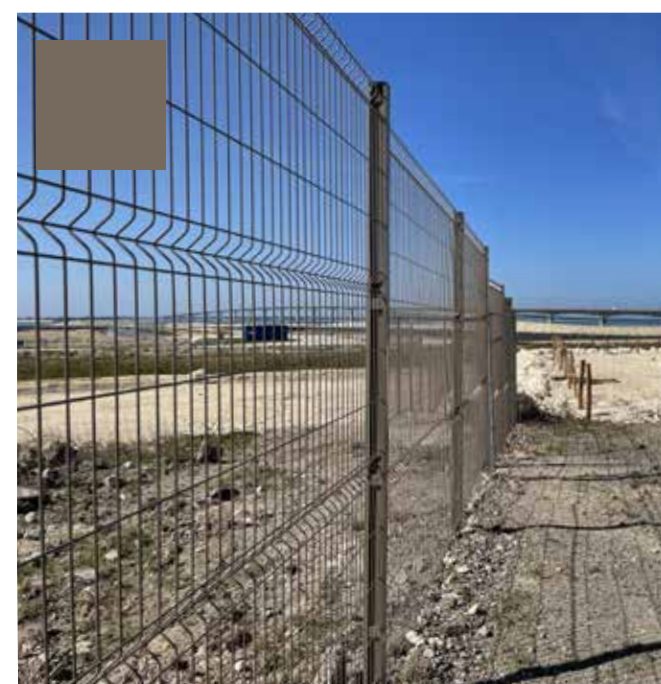


MODÈLE GANIVELLE :
pour espace de biodiversité

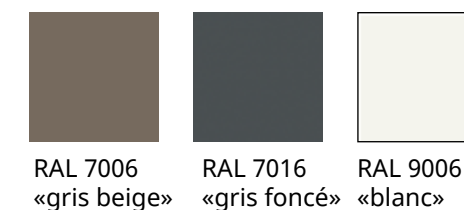
Rouleau de ganivelle, en
chataignier, ht 1.00m



EXEMPLE ET REALISATION



Nouvelle clôture sur la Repentie



RAL 7006 «gris beige»
RAL 7016 «gris foncé»
RAL 9006 «blanc»



Teinte blanche pour le remplacement de panneaux existants

L'ÉCLAIRAGE : COMPOSER UN ESPACE DE TRANSITION ENTRE VILLE ET OCÉAN

Le Grand Port doit s'intégrer dans l'entité urbaine de La Rochelle, entre la ville éclairée et l'immensité sombre de l'océan à préserver.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle constitue une porte d'entrée et de sortie de la ville et, à ce titre, il s'impose comme un élément fort et structurant entre terre et océan.

De jour comme de nuit, une cohérence générale est à créer afin d'apaiser les frontières et dessiner un seul et même paysage nocturne qui fait dialoguer les trois entités paysagères que sont l'océan, le port et la ville.

Le plan guide réalisé en 2019 définissait les objectifs et leviers d'actions pour l'aménagement lumière.

Dans cette continuité, le manuel proposé ici apporte aujourd'hui des solutions précises et adaptées afin d'amorcer une période transitoire.

L'aménagement lumière du Grand Port Maritime de la Rochelle devra ainsi répondre à différents enjeux transversaux :

- participer à l'amélioration la trame noire à l'échelle territoriale en laissant dans l'obscurité les réservoirs de biodiversités et des corridors (cf. fiches 4a)
- adapter les temps et niveaux de lumière aux usages des lieux (travail, transit, surveillance) grâce à des régimes et techniques d'éclairage définis (cf. fiches 4b et 4c)
- affirmer une identité nocturne singulière (cf. fiche 4e) à l'aide d'une gamme de matériel cohérente avec les aménagements (cf. fiche 4d) et d'une charte chromatique sur mesure (cf. fiche 4f)



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Participer à l'amélioration de la trame noire à l'échelle territoriale
- Minimiser l'impact de l'éclairage extérieur sur la faune et la flore
- Inscrire les aménagements lumière du GPMLR dans une démarche environnementale et durable



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

> Définir et identifier les espaces sensibles nocturne à préserver

Certains espaces sur le périmètre du port ne sont aujourd'hui pas éclairés, et ils pourraient devenir des réservoirs de biodiversité (talus, enrochements, prairie de fauche...). Les abords de ces espaces ne doivent pas être éclairés, et si la lumière est nécessaire, des mesures d'adaptation doivent être prises.

Exemple de mesure concrète :

- ne pas éclairer ou faire de la détection sur le viaduc, qui passe au-dessus de l'eau (réservoir de biodiversité marine)
- plus largement, modifier les éclairages aux abords de l'océan (quais...) pour qu'ils soient dirigés vers les terres et ne débordent pas sur l'eau

> Expérimenter de nouvelles manières d'éclairer moins impactantes sur l'environnement

Exemple de mesure concrète :

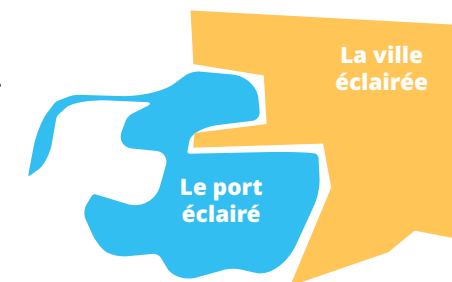
- proposer des aménagements en utilisant une longueur d'onde bien précise (lumière monochromatique) : les longueurs d'onde ont un impact différent en fonction des espèces (voir chapitre E2)
- mettre en peinture les revêtements de sol avec des teintes claires qui demandent des niveaux d'éclairement moins importants



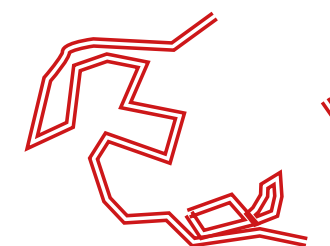
ENTITÉS



Les réservoirs de biodiversité



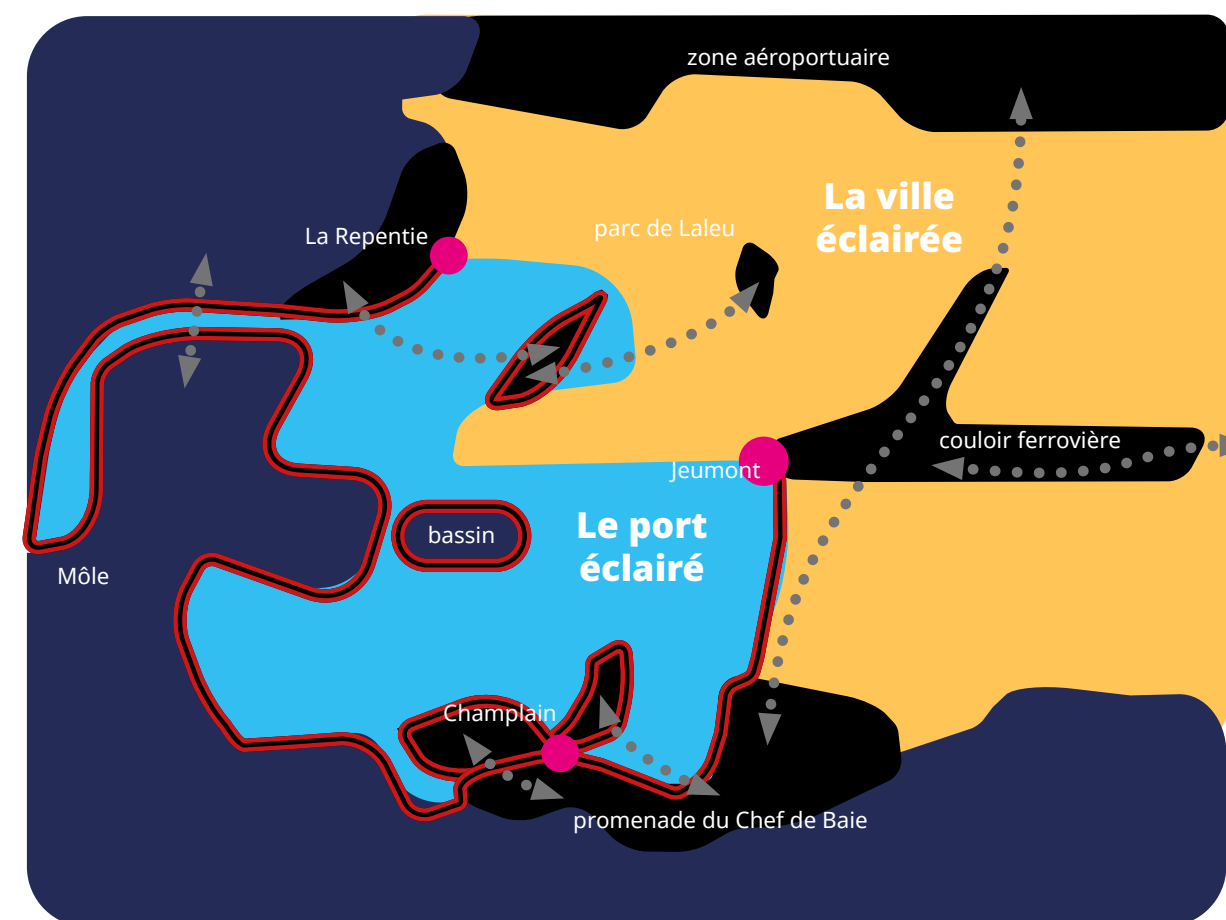
La ville et le port éclairés



Les interfaces biodiversité / port



TRAME NOCTURNE



interfaces en conflit
biodiversité / port éclairé



entrée du port

TRAME NOIRE



réservoir d'obscurité terrestre



réservoir d'obscurité maritime



possible continuité d'obscurité (corridor)



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Renforcer la cohérence «port-ville» en améliorant la continuité et la logique de fonctionnement des aménagements lumières extérieurs
- Améliorer le confort et le guidage visuel, le cadre de travail et d'usage sur l'ensemble du site
- Composer une silhouette nocturne du Grand Port en cohérence avec les différents acteurs et entités qui l'occupent



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

> Adapter les temps d'éclairage aux temps de travail

Sur les zones de travail extérieures, comme les abords des hangars ou les zones de stockage, les niveaux d'éclairement doivent être suffisants pour bien voir et être vu. Lors des horaires de fermeture, l'éclairage des zones de travail doit être éteint ou réduit au strict minimum. Seule la lumière signalétique peut subsister si elle est nécessaire au bon repérage des usagers, ou pour des besoins de vidéosurveillance.

Exemple de mesure concrète:

- installer un système de gestion globale afin de faciliter les commandes d'allumage et d'extinction pas l'exploitant.
- installer des interrupteurs facilement reconnaissables et visibles
- identifier et sensibiliser les acteurs responsables de la fermeture des zones de travail

> Ne pas éclairer les axes de transit déjà éclairés par les phares

Les axes circulés par les véhicules motorisés ne nécessitent pas d'éclairage. Des dispositifs rétro réfléchissants et des éclairages ponctuels peuvent être installés pour baliser les perspectives et signaler les seuils et entrées de zones.

Exemple de mesure concrète:

- installer des plots rétro réfléchissants des deux côtés des chaussées, avec un code couleur
- identifier les seuils, franchissements et zones nécessitant un système d'éclairage pour assurer une sécurité suffisante et les équiper d'éléments signalétiques



L'ÉCLAIRAGE ACTIF

ÉCLAIRAGE TRANSITOIRE DU PORT

axes de transit

● tronçon sur **détection** de l'allumage à l'extinction

■ tronçon avec **gradation ou extinction**

zones de travail ou de stockage

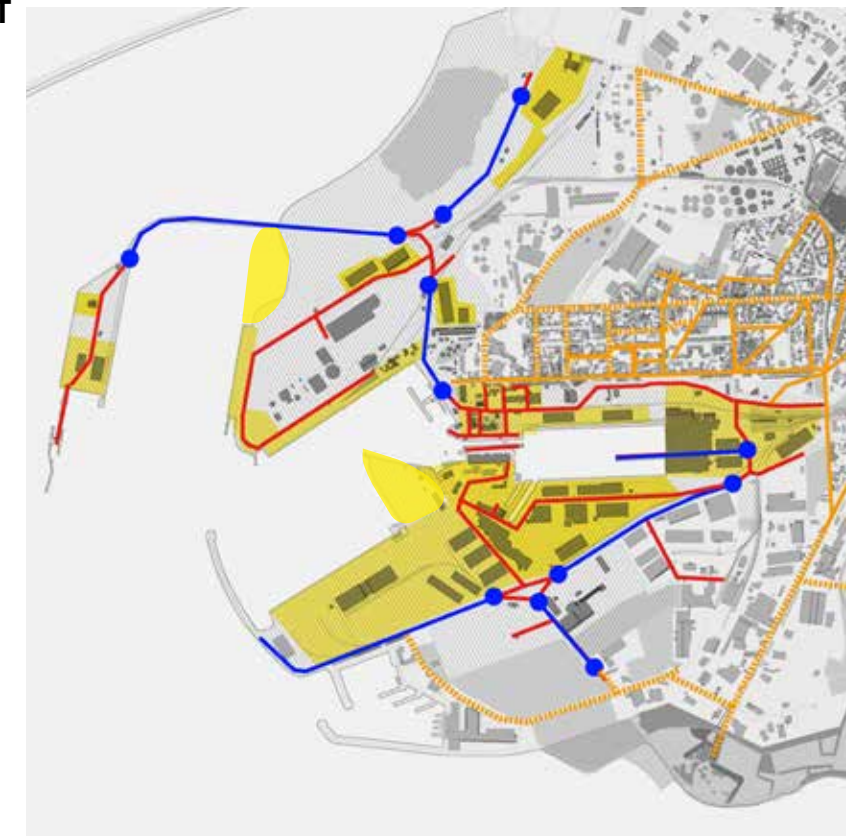
■ allumage en fonction des horaires d'ouverture

ÉCLAIRAGE DE LA VILLE

(données du SDAL)

/// avec abaissement

— sans abaissement

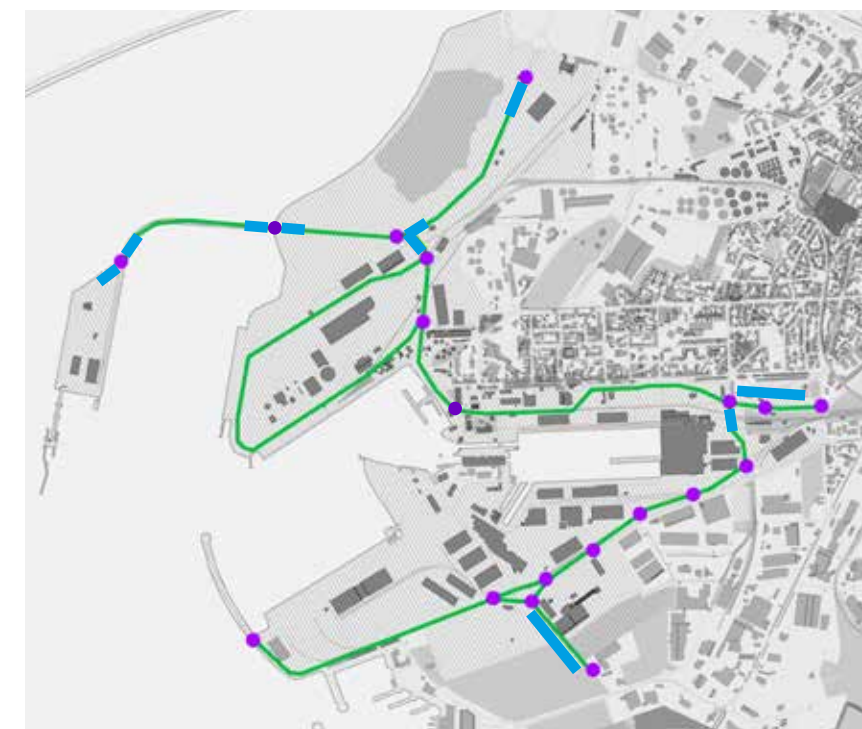


L'ECLAIRAGE PASSIF

■ plot rétro réfléchissant en applique sur mât ou au sol

● élément signalétique rétro réfléchissant

■ mise en peinture des revêtements de sol





ENJEUX POUR LE GPMLR

- Caler les temporalités d'éclairage sur les temporalités d'usages
- Réduire les coûts liés à l'éclairage extérieur
- Diminuer l'impact de la lumière sur les espaces de biodiversité sensible



OU EN EST-ON ?

Un projet de modulation des éclairages a été élaboré sous forme de plan par l'exploitant. Celui-ci propose 3 régimes de temporalités :

- de «allumage» à «allumage+2h»
- de «allumage+2h» à «2h avant extinction»
- de «2h avant extinction» jusqu'à «extinction»

Cette proposition ne prend pas en compte les usages car les régimes sont calés sur le soleil et évoluent donc au cours de l'année. Nous recommandons pour cela de caler le régime 2 (cœur de nuit) sur des horaires fixes, car les usages varient peu en fonction du soleil.



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Selon les saisons, chaude ou froide, les régimes sont différents, calés sur les temps de nuit. À partir des données d'activités nocturnes, il convient d'adapter les niveaux d'éclairages à des créneaux horaires :

***horaires non figés à définir par l'exploitant**

> **SOIR** - régime 1 : de l'allumage à 21h*

Les espaces de travail et de stockage, les axes avec des installations d'éclairage sont éclairés. Les tronçons sur détection sont éteints, et s'allument si détection (0% - 80%)
Les mises en lumière sont en fonctionnement.

> **CŒUR DE NUIT** - régime 2 : de 21h* à 5h*

Seuls les espaces de travail et de stockage utilisés restent éclairés.
Les seuils, accès, espaces piétons nécessitant de l'éclairage restent allumés.
Les mises en lumière sont éteintes.

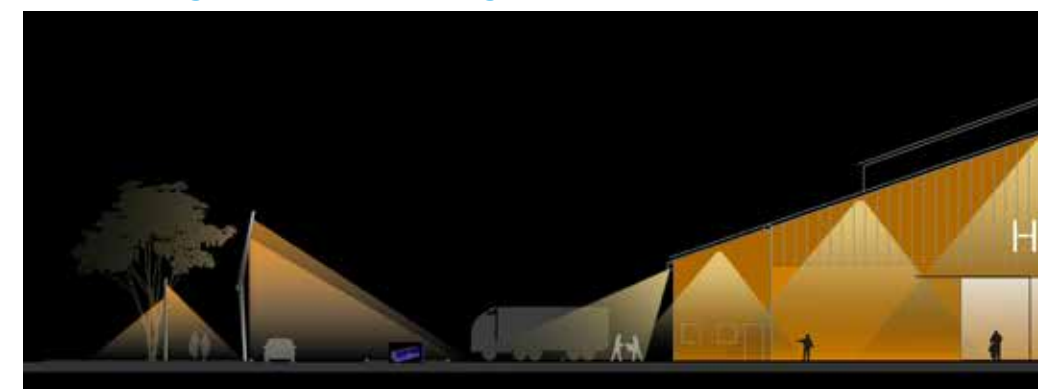
> **MATIN** - régime 3 : de 5h* à l'extinction

Même préconisations que le régime 1 sauf pour les mises en lumière qui ne sont pas rallumées.
Allumage des zones de travail en fonction des horaires de reprise d'activité.



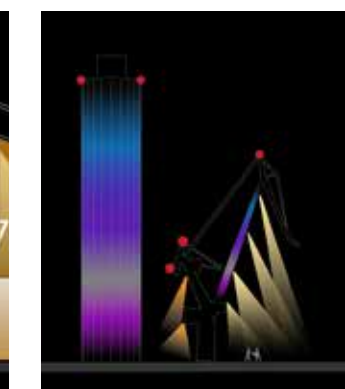
PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

> **SOIR** - régime 1 : de l'allumage à 21h



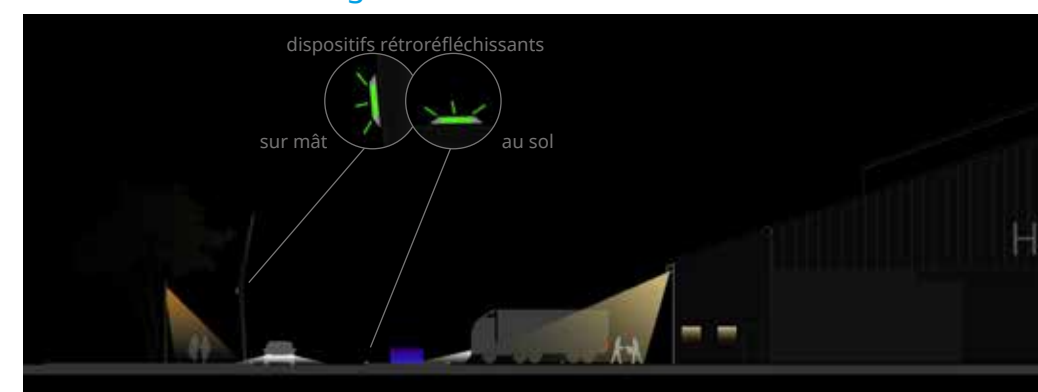
axes piétons et motorisés
nécessitant de l'éclairage

zones de travail et de stockage



mise en lumière
zones de travail

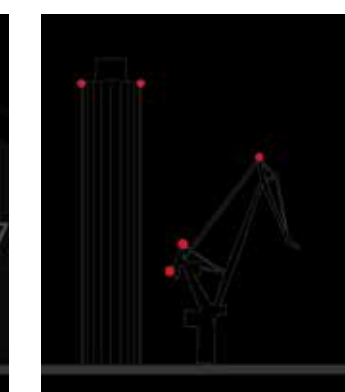
> **CŒUR DE NUIT** - régime 2 : de 21h à 5h



détection des modes doux
uniquement

si activité
allumage

si pas d'activité
extinction



balisage des structures
emblématiques

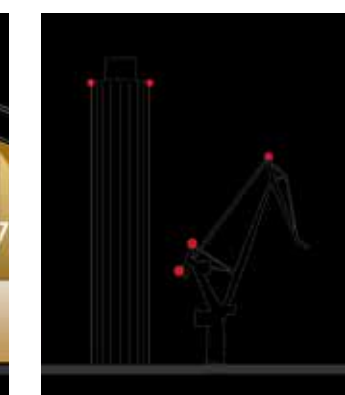
> **MATIN** - régime 3 : de 5h à l'extinction



axes
piétons et motorisés

seuils

allumage des zones de travail
et de stockage
dès reprise d'activité



balisage des structures
emblématiques



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Proposer des typologies de matériel d'éclairage adaptées aux différents usages du port
- Diminuer l'impact de la lumière artificielle sur le grand paysage et ainsi participer à l'amélioration de la trame noire
- Utiliser un système de gestion global, simplifié et adaptable pour apporter une cohérence des aménagements lumière extérieurs à l'échelle du port



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Le panorama du matériel d'éclairage décrit les caractéristiques générales suivantes du matériel à déployer:

> **Les typologies d'éclairage** : nous distinguons deux grandes typologies pour le port. D'une part, les mâts supports de divers matériel et surfaces de luminances et d'autre part, les appareils intégrés à l'existant.

> Les sources lumineuses :

- en LED avec des températures de couleur TC < 3000K ou couleur monochromatique
- indice de rendu des couleurs IRC > 80 pour les zones de travail

> Les luminaires :

- conformes avec l'arrêté du 27 décembre 2018
- intégration des sources lumineuses dans le fût des mâts pour limiter les éblouissements et l'impact visuel sur l'environnement nocturne
- pas de flux arrière pour les luminaires en applique sur les hangars (sauf pour les pignons colorés)
- utilisation de dispositifs rétro réfléchissants pour l'ensemble des axes de transit

> Le système de gestion :

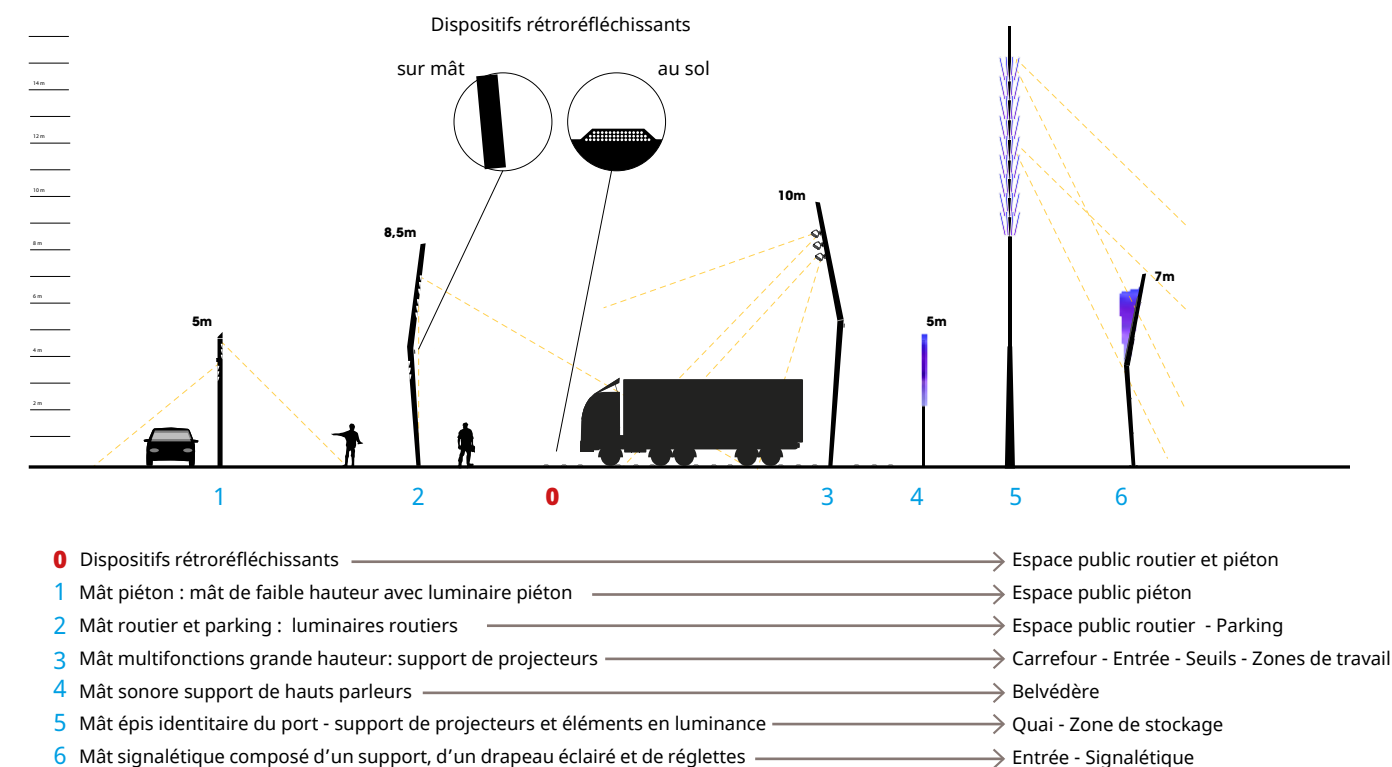
- solution globale et simplifiée pour l'ensemble des éclairage extérieurs du port
- possibilité de gestion des éclairage sur mâts mais également les luminaires en applique sur les hangars

> La vidéosurveillance :

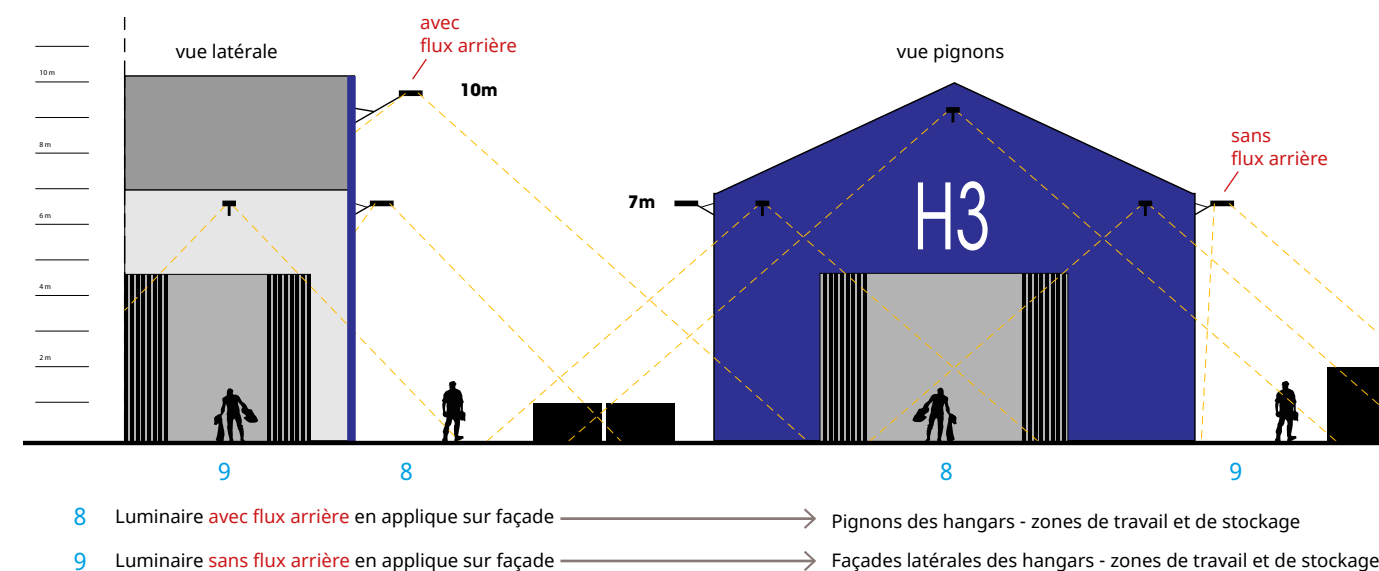
- les caméras nécessaire à la vidéosurveillance sur le secteur doivent s'adapter aux conditions d'éclairage existantes et non l'inverse
- la détection de présence et de mouvement peut venir compléter le système de vidéosurveillance



PANORAMA DES SUPPORTS D'ÉCLAIRAGE



PANORAMA DES APPAREILS INTÉGRÉS



> voir étude spécifique sur l'éclairage des hangars MS12 datant de juin 2021

Les pignons colorés sont révélés dans le paysage nocturne grâce au flux arrière de l'éclairage fonctionnel des zones de travail. A l'inverse, l'éclairage des zones de travail situées sur les longs-pans ne doit pas avoir de flux arrière pour effacer les longs-pans du paysage nocturne.



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Inscrire la silhouette visuelle du port dans un paysage nocturne à dominante maritime sombre et en transition visuelle avec la ville
- Concilier éclairage de travail et éclairage patrimonial
- Affirmer l'identité nocturne portuaire par la mise en lumière et en couleur des bâtiments remarquables



OU EN EST-ON ?

Des études et des essais in situ ont été menés depuis l'élaboration du plan Guide en 2018 sur les sujets suivants :

- Silos Eqiom : essais in situ en 2018
- Viaduc de Morsch : esquisse éclairage en 2021
- Base sous-marine et transformateur : avant-projet d'éclairage en 2021
- Hangars H1, H3, H6, H7, H12, H17, H22 : avant-projet d'éclairage en 2021
- Champlain zone témoin : étude en 2021
- Belvédères

À ce jour aucun projet de mise en lumière n'a encore été réalisé.



PERSPECTIVES





ENJEUX POUR LE GPMLR

- Apporter de la lisibilité des espaces grâce aux teintes de lumière
- Adapter les températures de couleur de blanc aux typologie d’espaces et aux usages
- Choisir des couleurs de lumière ayant le moins d’impact sur la faune et la flore présentes sur le site

QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

> Utiliser des couleurs et des motifs en fonctions des usages

L’identité nocturne du port passe également par le choix des couleurs de lumière. Le blanc chaud est réservé aux déplacements et aux zones de travail et de stockage. La couleur est utilisée pour mettre en relief certains éléments signalétiques, ou de balisage. Les motifs et la couleur sont également utilisés pour mettre en valeur le patrimoine.

> Eclairage fonctionnel

- 3000K

Eclairage des espaces de travail et de stockage
- 2200K

Eclairage des axes de déplacements routiers et piétons
- ambré

Eclairage à proximité des réservoirs de biodiversité et des corridors

> Eclairage identitaire / mise en valeur

- Balisage/phare et signalétique
- Bâtiments remarquables
- Grues
- Mâts Epi

> Eclairage passif

- Dispositifs rétroréfléchissants au sol ou sur supports verticaux
- Peinture sur les revêtements de sol ou éléments verticaux

CHOIX DES COULEURS

LONGUEUR D'ONDE	IMPACT RÉDUIT SUR
VIOLET - 410nm	→ poissons / crustacés
JAUNE - 580nm	→ crustacés / insectes / oiseaux / amphibiens
ORANGE - 610nm	→ poissons / crustacés / insectes / oiseaux / amphibiens / reptiles

IMPACTS DE LA LUMIÈRE SUR LA BIODIVERSITÉ

	Ultraviolet (<380nm)	Violet (380-450nm)	Bleu (450-500nm)	Vert (500-550nm)	Jaune (550-600nm)	Orange (600-650nm)	Rouge (650-750nm)	Infrarouge (>750nm)
Plantes	• Croissance	• Croissance	• Croissance	• Croissance			• Croissance • Horloge circadienne	• Croissance • Horloge circadienne • Horloge circadienne • Rapports proie/prédateurs
Crustacés				• Phototactisme			• Activité • Phototactisme	
Arachnides		• Phototactisme	• Horloge circadienne • Phototactisme	• Phototactisme	• Horloge circadienne • Phototactisme	• Horloge circadienne • Phototactisme	• Horloge circadienne • Phototactisme	
Insectes	• Phototactisme • Orientation		• Phototactisme • Orientation	• Phototactisme	• Phototactisme		• Phototactisme	
Amphibiens	• Activité	• Horloge circadienne • Orientation • Phototactisme	• Horloge circadienne • Orientation • Phototactisme	• Horloge circadienne • Orientation • Phototactisme	• Orientation • Phototactisme	• Orientation • Phototactisme	• Phototactisme	
Oiseaux	• Régulation hormonale • Orientation	• Orientation	• Croissance • Horloge circadienne • Phototactisme • Orientation	• Croissance • Horloge circadienne • Phototactisme • Orientation	• Orientation	• Orientation	• Horloge circadienne • Phototactisme • Orientation	• Croissance
Poissons			• Régulation hormonale • Croissance • Phototactisme	• Croissance • Phototactisme	• Phototactisme		• Phototactisme	
Mammifères (hors chauves-souris)	• Horloge circadienne	• Horloge circadienne	• Régulation hormonale • Horloge circadienne		• Horloge circadienne • Activité • Phototactisme	• Horloge circadienne • Activité • Phototactisme	• Horloge circadienne • Activité	• Horloge circadienne
Chiroptères		• Horloge circadienne	• Horloge circadienne	• Horloge circadienne	• Horloge circadienne	• Activité	• Horloge circadienne	
Reptiles		• Phototactisme	• Phototactisme	• Phototactisme	• Activité			

Tableau 2 : Types d'impacts par plage de longueur d'onde pour chaque groupe biologique d'après Musters et al. 2009

Légende :			
1 type d'impact	2 types d'impacts	3 types d'impacts	4 types d'impacts

SCHNEIDER, J.M., 2011, 2013. Les impacts de la lumière sur la biodiversité. Exploitation des résultats de Musters et al., 2009. Page 11/19

LES INFRASTRUCTURES : «RENFORCER LA LISIBILITÉ»

Un réseau viaire structurant, hiérarchisé et multifonctionnel

Le Port se déploie sur 275 ha terrestres, distribués par un réseau important de voies principales, secondaires, voies exploitantes, voies ferrées, entre des plateformes d'activités, et des quais.

Le présent manuel propose d'accompagner ces projets de voirie par une réflexion plus large sur la signalétique pour améliorer leurs lisibilités et sur leurs multifonctionnalités.

La nouvelle voie de la Repentie, voie structurante du projet Port Horizon 2025, peut ainsi être réinterrogée au regard de ces paramètres.

Le Port compte aujourd'hui trois points d'entrée/sortie véhicules, Accès Jeumont, Accès Repentie et Accès Champlain. Ces sites particuliers feront l'objet de réflexions individuelles non consignées dans ce manuel.

Les deux premières orientations reposent sur la signalétique des voies, afin de hiérarchiser visuellement et facilement les différentes voies portuaires. Sur la base de principe de marquage, le manuel propose des mises en espace. (cf. [fiche 5a](#) et [5b](#)).

La troisième orientation développe le principe de piste mixte associée aux voies. Profiter de la création d'une voie pour élargir ces fonctionnalités, réseau routier, mais aussi support de pistes cycles et d'une trame verte associée. (cf. [fiche 5c](#)).

Enfin le quatrième chapitre propose des orientations sur les aires de stationnements, nombreuses sur le Port, afin de les rendre plus efficaces. (cf. [fiche 5d](#)).



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Renforcer la lisibilité des infrastructures portuaires
- Sécuriser les voies de circulation et leurs accotements
- Améliorer l'orientation au sein du Port
- Démultiplier les fonctionnalités de ce réseau viaire, support de pistes cycles, de la trame verte, etc



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Le Port se développe sur 275 ha terrestres, desservit par un réseau dense d'infrastructures. On distingue alors le réseau primaire, composé «de voies portuaires», voie en enrobé d'un gabarit de 7.50m, permettant la desserte quotidienne routière et le passage plus exceptionnel de colis lourds et encombrants. Ce réseau est mis en oeuvre et géré par les services du port. Un réseau secondaire, «de voies d'exploitations», complète ce maillage.

La réglementation en terme de signalisation et de circulation à l'intérieur du GPMLR est aujourd'hui la même qu'en zone urbaine.

Nous proposons d'améliorer la signalétique des voies portuaires, en mettant en place des principes d'intervention simples de marquage, dans la continuité du rapport CEREMA*. L'image de référence la plus emblématique est celle d'un tarmac d'aéroport, espace dégagé supportant de nombreuses activités de transit, essentiellement matérialisées au sol.

Pour les voies portuaires :

> **Matérialisation par deux bandes blanches épaisses de 50cm** de part et d'autre de la voie circulée,

> **La bande blanche** peut s'accompagner d'indications supplémentaires selon les besoins (logos, accès, piétons, etc), accompagnée de deux lignes ajourées pour marquer les accès.

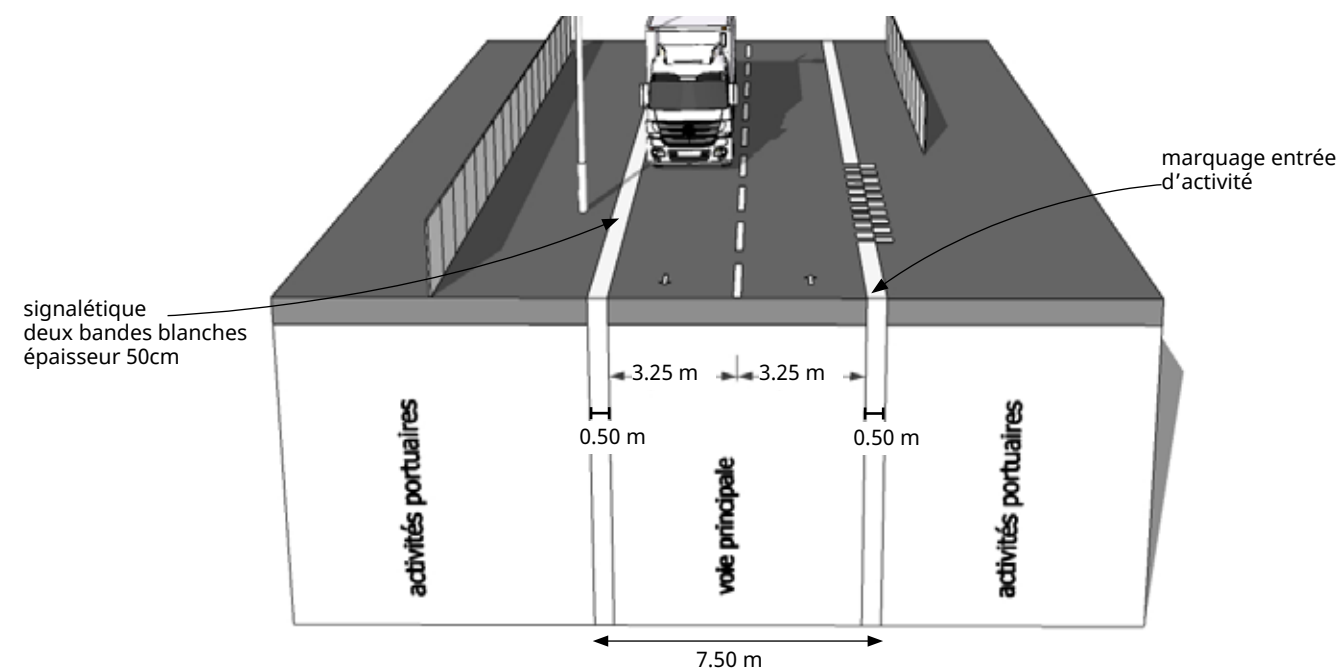
La création ou remise en état des voies doit s'accompagner d'un raisonnement plus large : opportunité de mettre en place des pistes cycles ou de participer à la trame verte (voir autre chapitre).

(Transport exceptionnel, voir si signalétique spécifique)



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

Gabarit voie portuaire de 7.50m



EXEMPLE ET REALISATION



Exemple de mise en oeuvre Rue Champlain



Détail entrée d'activité



Exemple de mise en oeuvre Chaussée ceinture Nord



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Renforcer la lisibilité des infrastructures portuaires, la hiérarchisation des voies
- Sécuriser les voies d'exploitations
- Identifier le fonctionnement, accès, aire de manoeuvre, aire de stationnements



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Un réseau secondaire «de voies d'exploitations» complète le maillage principal. Ces voies au gabarit légèrement plus petit, 6m généralement, sont situées à l'intérieur des emprises dites d'activités portuaires. Elles sont alors à la charge des exploitants. Les dimensions des voies sont adaptées à l'activité. Les accotements sont dépourvus d'obstacle pour permettre le passage de colis exceptionnels, comme des pales d'éoliennes.

Pour les voies secondaires ou de dessertes :

> **Matérialisation par deux bandes blanches épaisses de 25cm** de part et d'autre de la voie circulée.

> **Le marquage au sol peut être étendu à d'autres fonctions** que le simple marquage des voies. Cette mise en forme spatiale ajoute à la lisibilité des espaces, aussi bien pour les manutentionnaires portuaires que les visiteurs. Le marquage répond bien aux contraintes d'évolutivité portuaire, est facilement adaptable aux différentes configurations d'activités.

On peut ainsi prévoir de marquer l'entrée du site sur une plate forme d'activité, représenter les aires de stationnements quand elles sont permanentes (à moyen ou long terme), ou les aires de manoeuvre.

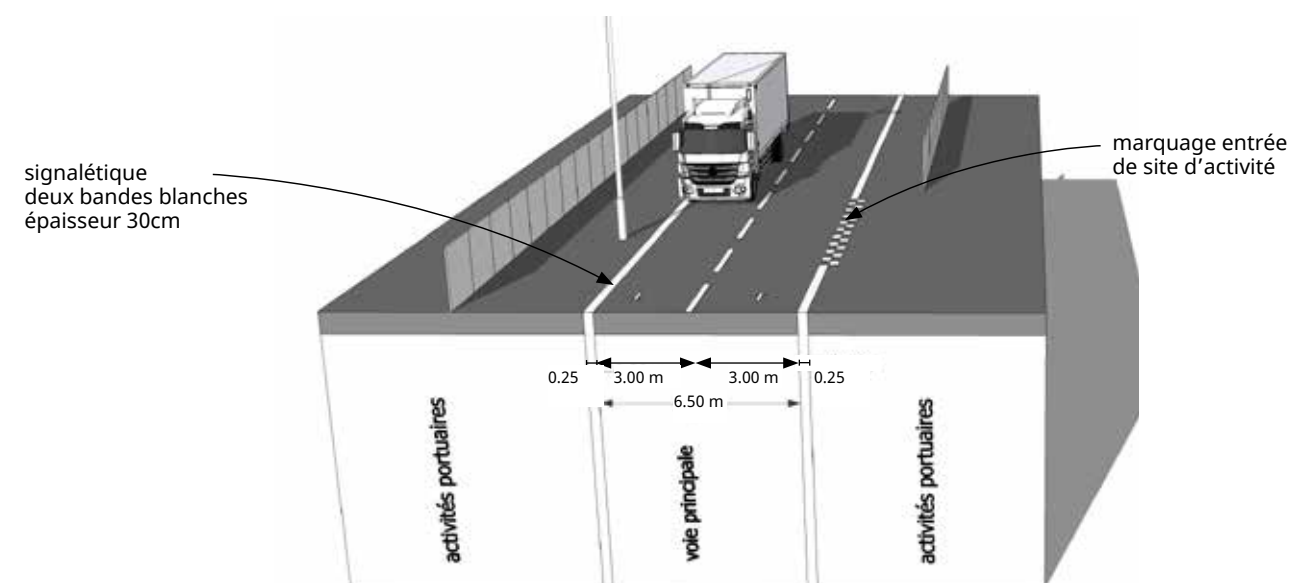
Exemple du projet de rénovation du site de la Gare de la Pallice où ces préconisations sont mises en forme :

L'entrée y est matérialisée par des carrés blancs et les espaces de manoeuvre par des zébras blancs.



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

Gabarit voie variable



Exemple Rue Bassin à Flût Sud

EXEMPLE ET REALISATION



Exemple voie d'exploitation Chef de Baie



Exemple voie d'exploitation terre plein H19



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Créer un circuit à l'échelle du Port de pistes mixtes, cycles et piétons, en connexion avec les réseaux de la ville
- Matérialiser et sécuriser les déplacements modes doux, piétons et cycles
- Offrir la possibilité de nouvelles pratiques



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Le Port compte déjà un large panel d'infrastructures, voies, ouvrages, plateformes, etc. Pourtant ne figurent pas encore aujourd'hui «les petites voies» : les voies vertes, dédiées aux cycles et piétons.

A l'occasion de grand projet comme celui de Port horizon 2025, les faisceaux de voies de la Repentie seront reconstruits, redéployés. C'est l'opportunité d'y intégrer les pistes mixtes.

Ces aménagements «modes doux» permettent de proposer une alternative de déplacement à la voiture. Lors de la phase Plan Guide, un circuit a été proposé mettant en avant des itinéraires privilégiés, depuis les quais vers le Seamen's club, puis vers les accès ville/port. Ce réseau Port compte au global 10km de piste. Voir le Guide Mode Doux

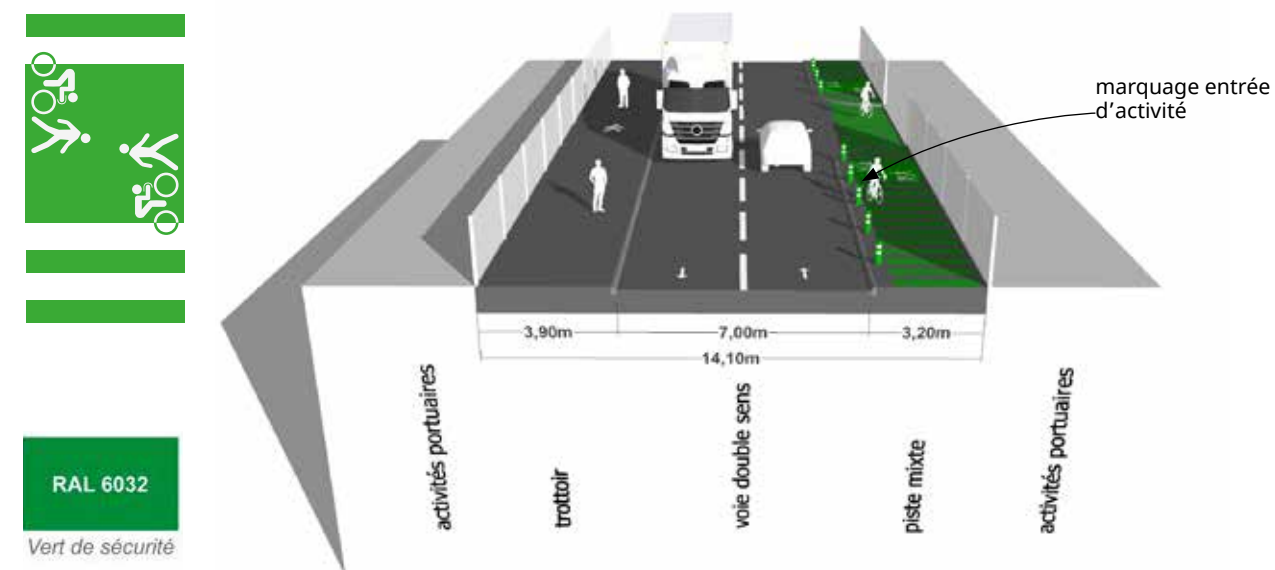
Nous proposons à l'occasion de ce manuel un gabarit type de voie verte à mettre en place, avec les caractéristiques suivantes :

- création d'une voie dédiée, protégée par une bordure basse des flux camions voitures
- sur une largeur de 3m, sur enrobé créé ou existant
- matérialisé en peinture/résine verte,
- avec logo piéton et cycle,
- ajout d'une peinture phosphorescente visible de nuit,
- d'autres matériaux de sol peuvent être envisagés, comme des enrobés perméables, ou des bétons drainants, ces sujets seront étudiés au cas par cas.

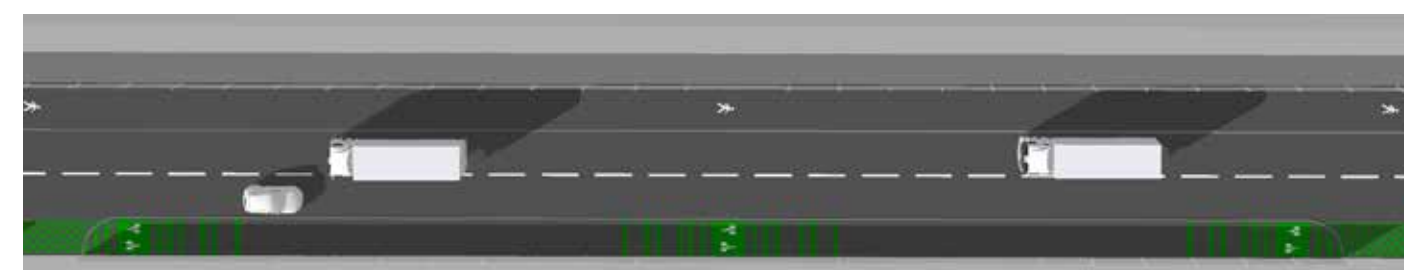
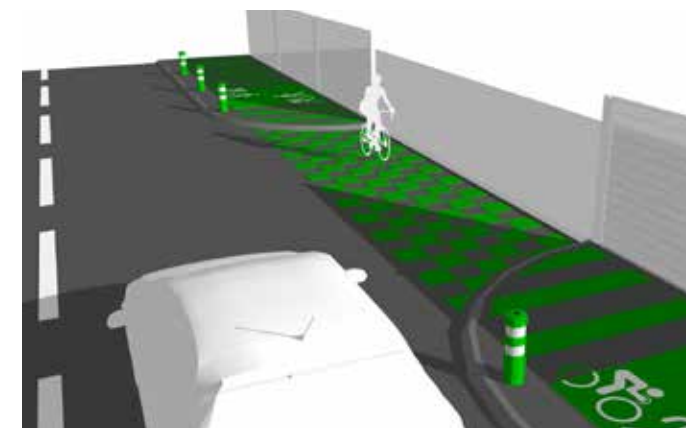
> Exemple de déploiement possible : rue Champlain (étude prospective réalisée)



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE



Profil en long type



Carte des circuits cycles extraite du plan Guide

50 m

interdistance à adapter selon contexte



ENJEUX POUR LE GPMLR

- Qualifier les espaces de stationnements, signalétique, mobilier, plantation
- Mutualiser les espaces de stationnements, rendre possible d'autres modes de transports, d'autres activités



QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LE GPMLR ?

Les espaces de stationnement sont présents sur l'ensemble du Port, à l'échelle de la voiture ou des poids lourds. Bien que simples, ces espaces peuvent être qualitatifs.

On peut distinguer :

- les stationnements fixes et grand public autour des accès ou des équipements, comme le parking Jeumont ou celui de la Maison du Port, gérés par le Port, espace dédié aux stationnements uniquement avec un traitement des abords, des équipements associés (poste de contrôle, accès sécurisé), situé en interface ville et Port.
- les stationnements propres aux activités (parking Egiom, Eva, etc), gérés par les exploitants, situés à proximité de bureaux ou sur les plateformes d'activité.
- les stationnements temporaires sur plateforme, comme pour les transits de croisiéristes, l'espace de stationnement est mutualisé avec d'autres activités.

> Il sera rechercher plus de perméabilité, lorsque les contraintes d'exploitations le permettent.

Dans tous les cas de figure, il est recommandé :

- d'optimiser l'espace dédié aux stationnements, regrouper les places (ne pas les disperser).
- d'identifier les places par un marquage au sol, traits blancs simples, traits jaunes lorsque les stationnements sont temporaires.
- de matérialiser les cheminements piétons dédiés sécurisés lorsque le parking comprend un grand nombre de stationnements (exemple pour le parking Jeumont).
- d'accompagner les abords des stationnements par des plantations adéquates, quand l'activité le permet
- de réserver des places PMR, 1 place PMR pour 50 places de stationnements.
- de compléter l'offre de stationnement véhicules par des stationnements deux roues, appuis vélos et abri vélos, dans une logique multimodale.
- prévoir des places IRVE, (Loi LOM)



PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE

Quelques références de stationnements



Exemple du parking de la Maison du Port avec des zones perméables



EXEMPLE ET REALISATION



Exemple de réalisation de marquage pour la Gare La Pallice, GPMLR

Cette aire de stationnements compte environ 20 places VL, traitée en enrobé, avec une signalétique classique. Elle est accompagnée d'une aire de manutention.

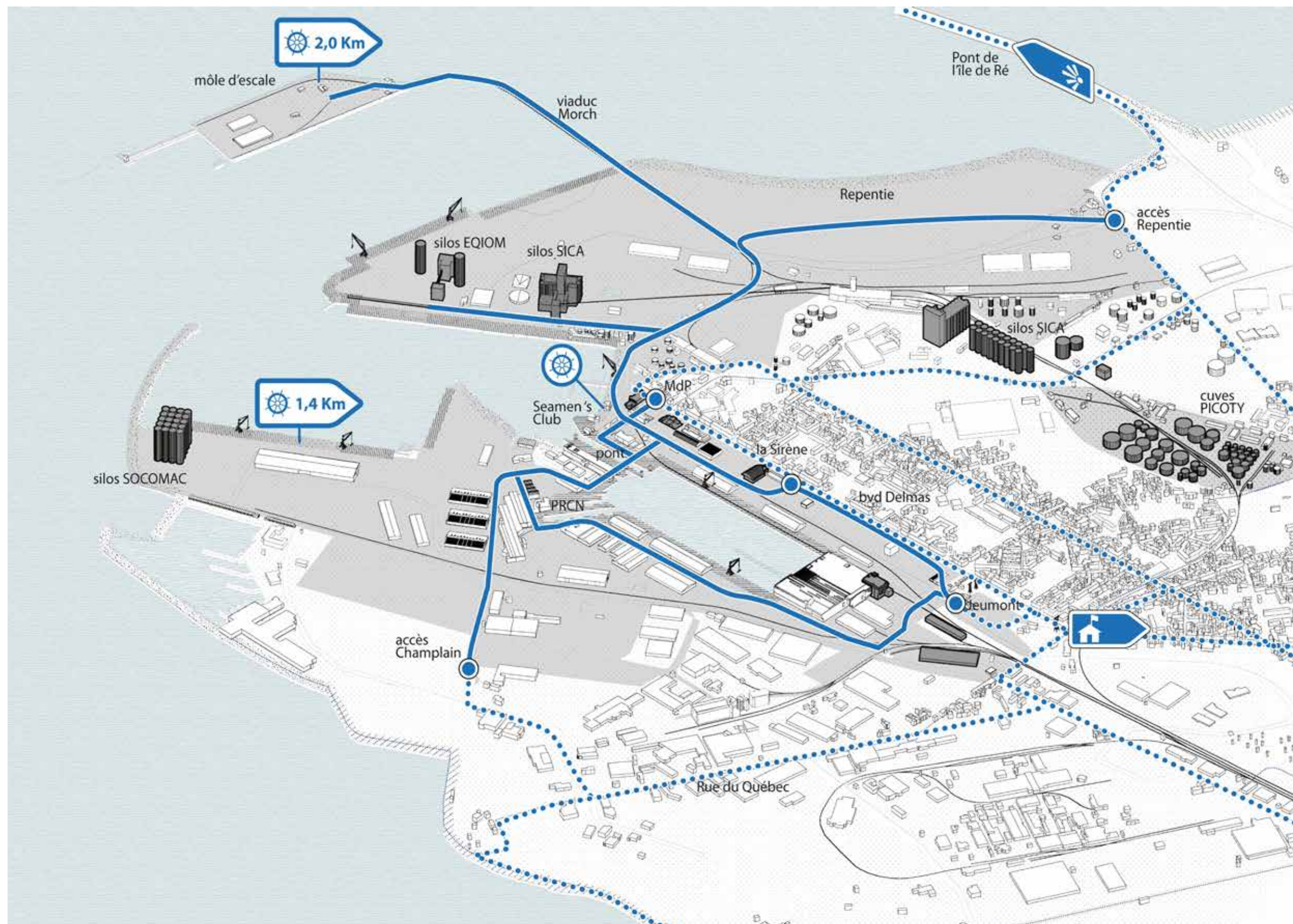
ANNEXES : CARTES DE SYNTHÈSE DU PLAN GUIDE

Les quatre leviers d'action du plan guide

Le Plan-guide est le plan de référence où sont définies les orientations, les prescriptions et les contenus essentiels d'un très vaste projet de mise en valeur architecturale et paysagère du GPMLR. Celui-ci prend en compte la multiplicité des données, des composantes et des échelles du Port, dans le but de constituer un cadre durable et partagé pour guider les actions à mener de manière progressive.

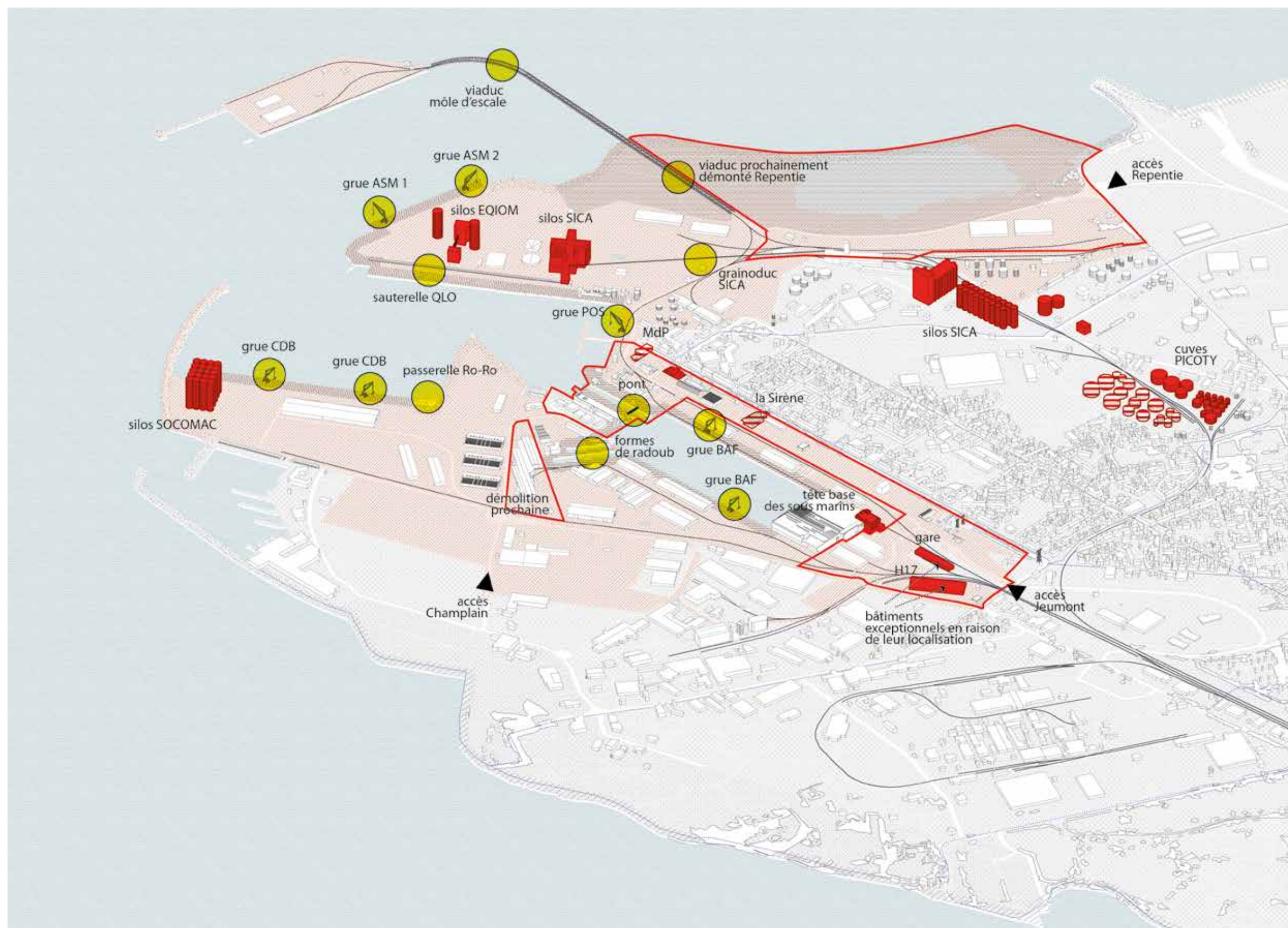
- Une stratégie paysagère, afin de valoriser une trame verte et bleue sur le territoire industriel portuaire. (cf. [carte 6a de la trame verte et bleue](#))
- La création d'un réseau de mode doux, piéton-cycle, comme complément des offres de déplacement. (cf. [carte 6b du réseau modes doux](#))
- L'élaboration d'une charte architecturale afin d'affirmer un vocabulaire et une identité portuaire. (cf. [carte 6c des identités architecturales](#))
- Le paysage nocturne et la mise en lumière poétique et singulière du Port. (cf. [carte 6d du schéma de cohérence lumière](#))





LÉGENDE

-  porte du Port, point de contact entre les circuits ville et port (portail à adapter)
-  destination portuaire principale, exemple Seamen's club
-  réseau cycle port
-  réseau cycle ville
-  destination à l'extérieur du Port, centre ville, île de Ré, etc.



LÉGENDE

-  périmètre administratif du GPMLR
-  bâtiments d'exception ayant déjà fait l'objet d'intervention
-  bâtiments d'exception sur lesquels le groupements propose une intervention architecturale
-  ouvrages d'exception qui pourraient faire l'objet d'une mise en lumière ou d'une intervention artistique
-  sites exceptionnels :
 - en raison de leur position en interface entre la Ville et le GPMLR (sites « négociés »)
 - en raison de leur grande visibilité
 - en raison de leur proximité d'un des accès du GPMLR





MANUEL D'IDENTITÉS PORTUAIRES

GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

Juin 2024