

La Flotte (île de Ré)

Le maire, l'architecte et les habitants

Depuis 1977 et jusqu'à une date très récente la petite ville de La Flotte sur l'île de Ré a bénéficié d'une politique d'extension exemplaire de ce qu'il est possible de faire en matière de greffes urbaines sur le long temps. Si la situation insulaire et le statut patrimonial reconnu du site a contribué à l'attention particulière portée aux paysages bâtis et naturels de l'île, le projet politique et la méthode pour le mettre en œuvre n'en sont pas moins porteurs d'enseignements pour d'autres contextes.

Alors que c'était souvent le cas pour les responsables politiques des siècles passés, la culture architecturale et urbaine fait rarement partie aujourd'hui de la « culture générale » des citoyens et des édiles en particulier. Mais il arrive que des élus choisissent de mettre en œuvre des idées sur l'architecture et la ville « ordinaires » qui sortent de la production habituelle pour créer d'autres paysages et d'autres contextes de vie à leurs administrés. Ils s'appuient pour cela sur des architectes qui leur permettent de mener concrètement les projets auxquels ils aspirent. En Charente-Maritime, deux de ces tandems maire/architecte ont marqué les paysages, à La Flotte, sur l'île de Ré, et à Rochefort¹. Ces deux exemples montrent l'importance pour les structures publiques de faire appel à des spécialistes de l'espace qui, situés dans les deux cas dans des missions de maîtrise d'ouvrage publique, ont pu changer les manières de concevoir de nouveaux quartiers sur le moyen ou le long terme – le temps de la ville –, et combiner l'échelle urbaine, dont la formalisation exprime l'intérêt général, et les maisons de chacun. Leur travail consiste essentiellement à concevoir ou à rénover des quartiers par des projets à l'échelle urbaine pour que d'autres architectes (ou des constructeurs) y construisent ensuite.

Le maire de La Flotte, Léon Gendre², fils de viticulteurs à Sainte-Marie, a un parcours singulier. Après une enfance et une jeunesse marquées par les guerres (celle de 1940-1945 et la guerre d'Algérie qu'il vit lors de son service militaire), il entretient sa passion pour l'histoire par des cours extra-scolaires pendant son apprentissage de CAP agricole. Après avoir repris la ferme familiale pendant dix ans, parallèlement à des activités d'ostréiculteur et de marin pêcheur, il ouvre en 1964 un hôtel restaurant à La Flotte avec son épouse. Depuis 1959, il exprime ses idées à plusieurs maires de la Flotte, mais il n'est ni écouté, ni intégré dans la liste du maire sortant en 1977, ce qui l'incite à se présenter seul. La contestation qui règne alors dans la population à cause d'un projet de remembrement sert le nouveau candidat qui est élu maire et se met activement au travail : le POS est réalisé en cinq mois

1- Le cas de Rochefort est analysé dans une « fiche » autonome, disponible sur ce site..

2- Les lignes qui suivent sont fondées sur le long entretien que Léon Gendre a accordé aux auteurs le 7 janvier 2015 à la mairie de la Flotte.

avec le concours d'un élu de gauche, Jean-Louis Barthou, architecte travaillant à la DDE, réglant les questions liées au remembrement grâce à l'intégration dans la commission de la principale opposante. Mais, s'il gère la quantité, le POS ne suffit pas pour garantir la qualité de la mise en forme, ce qui conduit Léon Gendre à s'adjoindre en 1979 un spécialiste de l'espace et du patrimoine en la personne de Bernard Wagon, architecte diplômé de Chaillot. Avec Isabelle Berger-Wagon, Bernard Wagon est alors récemment arrivé de Paris pour installer leur cabinet (GHECO) à la Rochelle. L'architecte servira de « professeur » au maire en matière d'urbanisme pour de longues années puisque le tandem perdure pendant sept mandats, jusqu'aux élections municipales de 2020. Les objectifs politiques de Léon Gendre sont de veiller à ne pas avoir de surpopulation, de préserver l'histoire de la commune et de l'île, d'éviter le développement des zones périurbaines, de préserver l'espace naturel des implantations humaines et notamment des lots campés. Il se présente comme un « gaulliste social » : « Pour réussir en urbanisme, j'ai finassé. J'ai choisi toutes les politiques urbaines qui se présentaient, j'ai introduit et utilisé la préemption et l'expropriation dès 1978 ». En 1994, il devient président du CAUE.

L'île de Ré est un site particulier, à deux saisons. Comme les autres villages de Ré, La Flotte est un bourg qui fonctionne à deux vitesses, l'une d'hiver avec 2 900 habitants et l'autre d'été avec presque 13 000 habitants (6 000 habitants de plus et 4 000 campeurs). La première action du maire a été de préserver ses paysages par le classement de l'île au titre de la loi de 1930 sur la protection des sites naturels. L'ensemble sera classé en trois étapes, entre 1979 et 2000. L'effet le plus visible est un arrêté contre les parcelles à camper qui polluaient le site dans tous les sens du terme.

À l'échelle de La Flotte, il s'agit d'une part de sauvegarder « ce qui fait l'histoire » de la petite ville et d'autre part de maîtriser les extensions nécessaires notamment pour



1- Une rue ancienne de La Flotte

loger les habitants permanents. La protection sera assurée par la mise en œuvre d'une ZPPAUP, établie par Isabelle Berger-Wagon et Bernard Wagon et créée par arrêté préfectoral le 23 novembre 2001. Un des effets les plus spectaculaires de l'amélioration des paysages est l'absence totale de lignes électriques aériennes, le réseau étant entièrement enterré, même dans les zones de campagne de la commune. Pour ce qui concerne les extensions, bien avant que la loi SRU n'y incite encore une fois après

maintes autres exhortations gouvernementales, l'objectif est de dessiner une ville compacte

dans la continuité de l'existant et de mêler les populations. Une première opération, qui s'appuie sur la politique « greffe de village » lancée en 1979 par l'État³, annonce l'esprit des projets qui seront menés pendant les années suivantes : des rues nouvelles dans la continuité des voies existantes, dont les tracés savamment irréguliers induisent des paysages et des perspectives variées et pittoresques inspirés du bourg ancien. L'architecture, dont la conception est confiée à d'autres architectes, doit respecter des caractères précis en référence aux maisons anciennes (ill. 1). Les opérations nouvelles se fondent ainsi dans un paysage homogène. Varier davantage les écritures architecturales en acceptant notamment des versions contemporaines de maisons de ville n'est pas le choix du maire et de son architecte, ce qui se justifie par la conservation et la prolongation de l'architecture historique de la petite ville qui forme ainsi une entité cohérente.

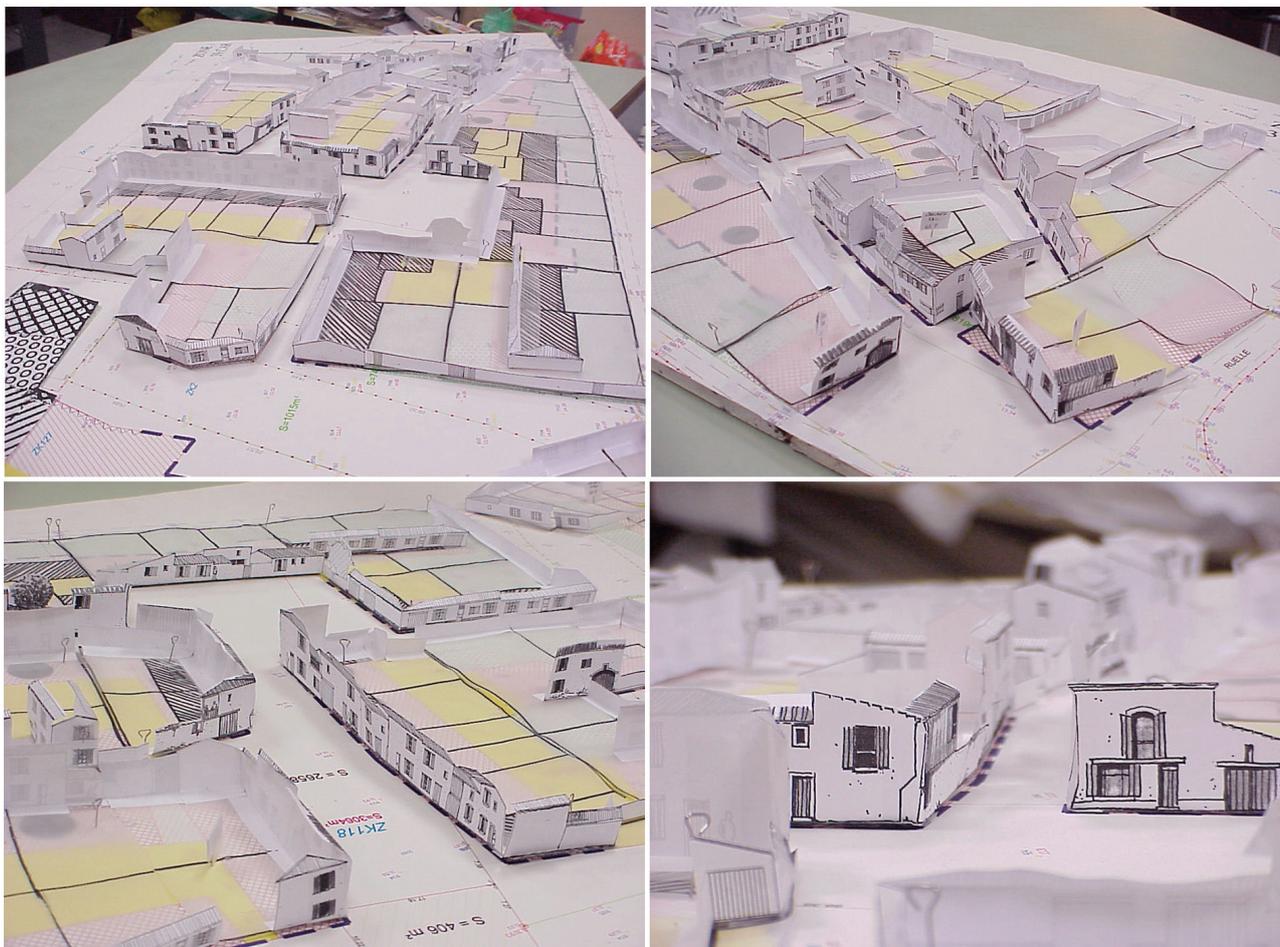


2- Maquette de la ville dans une salle de la mairie de La Flotte

La méthode de travail est bien rodée. Si un promoteur, quel qu'il soit, veut construire, il doit recevoir l'avis de l'architecte conseil du CAUE, puis Bernard Wagon dessine le projet urbain. Enfin chaque projet pour lequel un permis est déposé est inséré en volume au sein d'une vaste maquette au 1/500^e de la partie urbanisée de la commune, qui occupe à elle seule une pièce de la mairie. Ainsi l'impact du nouveau projet est concrètement perceptible avant son éventuelle construction.(ill. 2)

3- Voir sur ce site la fiche développant « l'action greffe » menée par le ministère de l'Environnement et du Cadre de vie de 1979 à 1982.

Bernard Wagon pense que le projet des espaces publics est essentiel : c'est ce qui concerne tout le monde et qui est permanent, l'échelle du bâtiment étant secondaire, susceptible de changer, de suivre des modes, d'être démolé et reconstruit. La mise en forme urbaine, si elle peut paraître autoritaire, a pour objectif de prendre en compte ce qui ressortit de l'intérêt général et qui est de la responsabilité des édiles, les espaces et les paysages publics. Bernard Wagon en fait des représentations en maquette très parlantes : seuls les « vides » des rues sont représentés, bornés par les façades des maisons. (III. 3)



3- Maquettes des espaces publics du quartier Bel-Ébat, établies par Bernard Wagon

Si l'urbanisme de rues bordées de maisons, d'habitude peu apprécié des habitants et donc des électeurs, est accepté à La Flotte (le maire est réélu depuis 1977), c'est d'abord que le maire se montre attentif à ses administrés, leur offrant fêtes et distractions qui leur font « oublier » l'effet de son action en urbanisme. C'est aussi et surtout que les projets de La Flotte proposent des habitations pour tous qui se fondent dans les paysages identitaires du village, sans distinguer les niveaux sociaux et en mêlant avec attention différents profils de population, ce qui est rare dans un contexte insulaire et balnéaire.

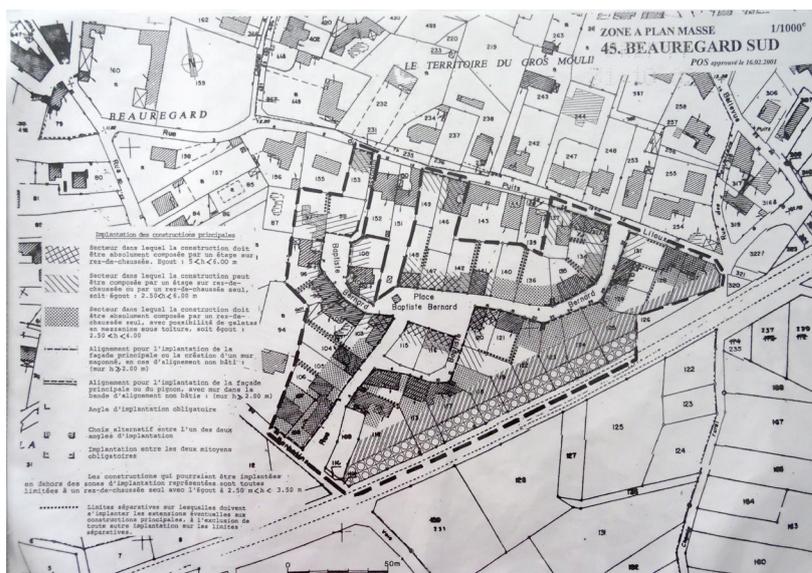
D'ailleurs, Léon Gendre pense que c'est une erreur fondamentale de confier aux élus l'urbanisme... qui demande une compétence plus « technique » que politique, le rôle du politique étant de porter la responsabilité citoyenne de l'intérêt général, au risque parfois de mettre en jeu son mandat. Sans volonté politique forte, aucun grand projet n'aurait vu

le jour au cours de l'histoire et il arrive trop souvent que des élus mal conseillés ne jouent pas ce rôle, comme en témoigne encore le phénomène d'étalement urbain dont la fin est programmée en principe par les lois, mais qui est toujours accepté, voire défendu par de nombreux élus.

Les moyens de la maîtrise des paysages sur le long temps

Le tandem maire/architecte met en place au cours du temps tous les outils aptes à favoriser leur projet de maîtrise des paysages urbains anciens et nouveaux. La Flotte se trouve dans une situation particulière puisqu'insulaire tout d'abord, c'est-à-dire dans un cadre géographique limité, mais aussi parce que l'île est protégée au titre des sites à l'initiative du nouveau maire qui s'attelle à l'obtention de cette protection dès son élection (site classé sur la presque totalité du territoire, le reste étant en site inscrit). Il y a donc une double nécessité : réduire au maximum les extensions urbaines et respecter la qualité des paysages naturels et urbains qui ont valu au territoire sa protection. Il faut pourtant pouvoir accueillir des populations nouvelles, notamment des résidents permanents, y compris aux revenus modestes, dans un contexte de grande tension du marché du logement, compte tenu de la pression touristique, très forte à Ré. Avec Bernard Wagon, le maire agit rapidement. Après avoir mis en place un plan d'occupation des sols restrictif, la municipalité instaure une ZAD (zone d'aménagement différencié) permettant à la commune de préempter les terrains en vente. La constitution de ce patrimoine foncier, outre l'effet général de modération des coûts, permet ensuite à la collectivité de mener une politique dynamique de construction, en particulier de logements sociaux, la « mixité sociale » étant gérée avec une grande attention.

Pour maîtriser l'évolution des paysages de La Flotte et les nouvelles constructions, le cadre réglementaire, le contrôle et la méthode vont se montrer efficaces et s'affiner au cours des mandats de Léon Gendre. Premier outil de contrôle, le POS, puis le PLU, de La Flotte comporte une série de zones à plan de masse, permettant aux élus et à leur service urbanisme d'anticiper sur les demandes (ill. 4). Tous



4- PLU de La Flotte, exemple d'un secteur à plan de masse. ©AM La Flotte

les terrains potentiellement disponibles à moyen terme sont ainsi étudiés par l'urbaniste qui propose alors aux élus un projet de plan de masse. Toutes les demandes de permis de construire doivent être accompagnées d'une maquette du projet destinée à être intégrée dans la



URBACHARME 87

MURS BLANCS ET "PORTE ROUGE"

SITUATION

La Flotte, commune du rivage Nord de l'île de Ré, en bordure du pertuis Breton, occupe 7 km de cotes. La plus grande partie du territoire est agricole. Au Sud, se trouvent des massifs boisés parfois de grande ampleur. Son église du 12^e siècle, ses rues étroites, son mail bordé d'hôtels particuliers, son marché, son port de pêche et sa plage en font un bourg attractif qui voit sa population atteindre 12 000 habitants en été.

OBJECTIFS

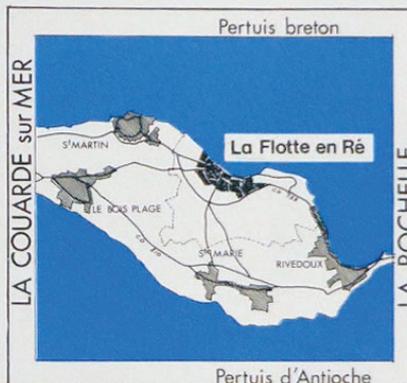
La municipalité poursuit un triple objectif :

- organiser le territoire de la commune (par l'élaboration du POS) en favorisant le développement urbain dans le bourg et aux abords immédiats, en délimitant des secteurs attractifs pour l'implantation de structures légères liées au tourisme (camping, caravaning), en protégeant le reste du territoire au bénéfice de l'agriculture et au titre des sites (paysages, rivages, espaces boisés).
- rénover le centre-bourg, en privilégiant les piétons (Grand'rue, rue du marché, Quai de Sénac), en réouvrant le marché fermé depuis 1945, en redonnant à l'église sa qualité d'origine, en soignant l'esthétique des détails urbains (bornes, sculptures...), en dissimulant enfin les réseaux EDF et PTT inesthétiques.
- permettre aux flottais rencontrant des difficultés de logement de disposer de locations confortables à des prix raisonnables par l'opération greffe de "la porte rouge" où 45 logements locatifs et en accession à la propriété ont été construits.

CONTEXTE URBAIN

Développées autour du port sur la première route existant dans l'île depuis le 17^e siècle, les constructions sont restées concentrées dans le bourg jusqu'à une époque récente. Depuis quelques années, il existe un engouement certain pour les constructions isolées aux abords de la route principale ou des espaces boisés. Cette tendance constitue une menace, à la fois pour l'activité agricole et pour la qualité du paysage de l'île en portant atteinte à la qualité architecturale du milieu bâti. La forte pression saisonnière amène aussi de nombreux problèmes dans divers domaines : circulation automobile difficile et nécessitant la création d'une déviation, surpeuplement des campings autorisés et des autres modes d'hébergement, camping sauvage...

LA FLOTTE 2 001 à 5 000 habitants (Station balnéaire)



Une vue du nouveau quartier : murs blancs et roses trémières

5- Voir, revue du CAUE, La Flotte lauréate du concours Urbacharme de 1987, janvier 1988. ©Archives CAUE Charente-Maritime

grande maquette au 1/500^e de la partie urbanisée de la commune. C'est notamment sur son insertion harmonieuse dans le contexte urbain ou non qu'est jugé le projet. Pour aider les élus dans leur décision, ils sont accompagnés systématiquement des conseils d'une architecte du CAUE de Charente-Maritime, Françoise Forget (qui suit encore aujourd'hui les projets de La Flotte), et de Bernard Wagon. Ce système de contrôle de l'urbanisation est doublé des



EVOLUTION

- POS, approuvé en 1979, modifié en 83, 84, 85, 87
- Plan de référence dressé en 1981
- Ensemble de la commune classé en espace naturel sensible par la loi du 18.7.85 (ainsi que la totalité de l'île de Ré)
- Zones à plan masse et maquette du bourg en 1981
- Opération-greffe urbaine de 1982 à 1984 avec étude préalable d'aménagement, schéma urbain, concours d'architecture et sélection de trois architectes lauréats
- Remembrement lancé en 1984 et devant se terminer en 1989 (pour une relance de l'agriculture)
- Regroupement des campeurs en 1989, suite au remembrement intercommunal (Rivedoux, Sainte-Marie, Le Bois-Plage et La Flotte)
- Intervention du Département et de l'Etat pour l'acquisition de friches en vertu du droit de préemption pour freiner la spéculation.

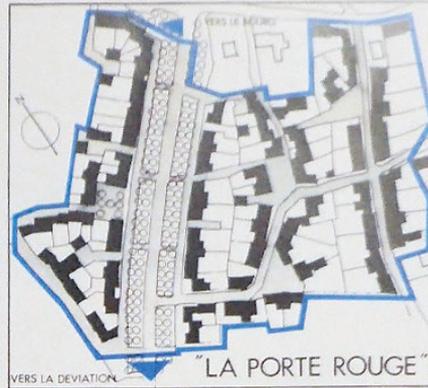
BILAN FINANCIER

Opération-Greffe " LA PORTE ROUGE"

- 1 - étude préalable : 80 000 F.TTC.
 - subventions du Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie : 50 %
- 2 - Travaux VRD y compris honoraires de maîtrise d'œuvre : 800 000 F.TTC.
 - subvention du Ministère de l'Urbanisme et du Logement : 200 000 F.TTC.
- 3 - Construction des murs extérieurs à l'opération mais en prolongement avec celle-ci : 150 000 F.TTC.

AVIS DU JURY

Le jury décide de décerner le prix à la commune de La Flotte pour la politique de concertation avec la population depuis la création et les mises à jour du POS jusqu'à la réalisation des travaux dans le centre bourg et l'opération greffe du nouveau quartier. A ce titre il est remarqué que les observations fondées par la population sont retenues dans leur quasi totalité. Le jury a notamment apprécié la cohérence de la démarche municipale, la qualité de la réorganisation du foncier, les solutions particulièrement réussies en matière d'aménagement des superficies bâties. Le jury a retenu en particulier les moyens employés et les résultats en matière de qualité de la vie, de parfaite continuité entre le nouveau quartier greffe et le contexte existant. De plus, le jury propose d'attribuer pour une année le *Trophée Urbacharme* à la commune de La Flotte et de lui décerner le prix de la Caisse des Monuments Historiques et des Sites.



Vue d'ensemble du quartier de la Porte Rouge.



Un vieux passage remis en beauté.

Réalisation de la fiche : Janvier 88.
C.A.U.E de la Charente Maritime
Conception : Danièle Lahon
Photos : Gilles Barnet

MAITRES D'ŒUVRE

Cabinet GHECO Architectes-urbanistes
F. Benech, A. Murgale, H. Bonis Architectes DPLG
A. Chenais Architecte DPLG (VRD)

VOIR

supplément de DÉCISIONS revue trimestrielle éditée par le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Charente Maritime (C.A.U.E 17)
70 bis avenue Jean Guilton 17 000 La Rochelle Tel : 46.67.25.77
Directeur de la publication : J. Convert

5- Voir, revue du CAUE, La Flotte lauréate du concours Urbacharme de 1987, janvier 1988. ©Archives CAUE Charente-Maritime

prescriptions de la ZPPAUP (transformée en AVAP en cours en 2015), en particulier sur les aspects architecturaux. Ces multiples encadrements des projets de l'échelle urbaine à l'échelle architecturale laissent peu de place à l'innovation dans l'écriture architecturale, mais garantissent une cohérence du cadre bâti de La Flotte qui peut se justifier dans le cadre des multiples protections en œuvre (site classé, site inscrit, ZPPAUP, monuments historiques, loi

Littoral). Plusieurs autres opérations, publiques ou privées, ont pu ainsi être réalisées dans la commune par différents maîtres d'œuvre, dans le respect du paysage patrimonial du village. Si les architectes trouvent parfois le nombre de contraintes un peu lourd, il semble que les critiques de la population porte davantage sur le nombre de logements sociaux ainsi créés que sur l'aspect urbain ou architectural. En 1988, le jury du concours Urbacharme décide de donner le prix à la flotte pour sa politique urbaine, la concertation avec la population et la greffe Porte rouge. (ill. 5)

Les extensions de La Flotte : continuer le bourg

Toutes les extensions de la ville sont pensées comme des « greffes » à la ville existante (ill. 6). La majorité sont des quartiers de logement, mais la nouvelle zone artisanale la Croix Michaux inscrite dès 1977 au POS et mise en œuvre en 1981 répond aux mêmes principes. Organisée selon un système de rues et reliée directement au bourg, elle connaît au cours du temps un succès grandissant. Accueillant, comme c'est sa vocation, des artisans, elle évolue



6- Situation des principales opérations d'extension de La Flotte entre 1980 et 2022 (©fond de carte Google)

vers les services et commerces qui s'y installent de plus en plus nombreux et devient « le site commercial incontournable de l'île de Ré », selon un article du journal Ré à la Hune⁴. Le maire, qui souhaitait protéger les commerces du bourg, s'est montré longtemps réticent à l'installation d'un supermarché avant de céder à la pression. On y trouve tout, y compris des professions libérales, médicales, etc. Une grande complémentarité qui « permet de drainer beaucoup de clients, sans nuire à la vitalité du centre-bourg ». Son succès est dû pour une grande part à sa forme urbaine, selon l'auteur de l'article : « L'un des succès de La Croix Michaud réside dans le fait qu'elle n'est pas séparée physiquement du vieux centre-bourg – qui a de son côté su maintenir ses commerces alimentaires et son dynamisme – dont elle constitue un complément. Elle a été conçue pour tourner le dos à la Départementale et se regrouper autour d'une grande artère centrale, afin d'avoir une vraie vie intérieure. (ill. 7)

Les autres quartiers nouveaux sont tous conçus à partir des mêmes principes, déclinés à l'infini pour aboutir à des solutions différentes, comme sont différentes toutes les villes avec les mêmes « ingrédients ». La rue est l'élément principal, dans ses deux missions : distribuer des édifices quels que soient leur fonction, et parcourir le territoire librement, c'est-à-dire relier les lieux les uns avec les autres, le nouveau à l'existant, fabriquer une « ville passante » selon le terme de David Mangin. L'écriture architecturale est une autre donnée, bien que moins essentielle. À La Flotte il a été choisi de continuer ses paysages bâtis en préservant les caractères essentiels du bourg (échelle, couleurs, composition des façades...), de façon



7- Vue de la zone artisanale de La Flotte. ©ChC

à lier de façon encore plus solide les différentes époques. À partir de ces principes, d'autres questions se posent, celle des concepteurs et celle des procédures. La première idée est de dissocier l'échelle urbaine et l'échelle architecturale dans le projet. Un concepteur (ici Bernard Wagon) est responsable de la conception des vides (rue, place, jardins), de l'espace commun avec les façades qui caractérisent son paysage et donc des modes d'implantation du bâti (alignement ou non, continuité ou non). Il détermine également la place de la voiture : comment et où seront intégrées les places de stationnement et les garages pour polluer le moins possible le paysage. D'autres concepteurs, architectes pour les opérations groupées, mais sans obliger à y avoir recours dans le cas de « vrai » lotissement, où peuvent alors

4- Nathalie Vauchez, « Si on passait une journée à la Flotte ? », *Ré à la Hune*, 19 septembre 2018, en ligne, <https://www.realahune.fr/on-passait-journee-flotte/>, consulté le 3 mars 2022.

intervenir des constructeurs qui adaptent leurs « modèles ». Les modes d'acquisition des terrains (ZAD par exemple) et les procédures (lotissement, opérations groupées, ZAC, etc.) mises en place dépendent des choix politiques et du statut des logements (locatif, accession). Pendant plus de 40 ans, le tandem GHECO/ Bernard Wagon et Léon Gendre a mis en œuvre ainsi plusieurs opérations de logements, pour parvenir à environ 300 logements nouveaux en 2020 à La Flotte, pour la plus grande part en locatif social, et pour une autre plus faible en accession aidée. (ill. carte)

La première greffe de logements, soutenue par la politique d'État : Porte-Rouge et ses agrandissements

Le maire de La Flotte (alors commune de 1750 habitants) saisit toutes les opportunités susceptibles de l'aider à mener à bien son projet en matière d'urbanisme. La politique « Greffe » menée par le ministère de l'Environnement et du Cadre de vie, diffusée par sa circulaire du 2 février 1979, est exactement adaptée à son premier projet d'extension, la Porte-Rouge, destinée à offrir des logements permanents dont la demande va augmenter avec la création de la zone artisanale alors en cours d'aménagement. Le dossier de demande de la subvention greffe, transmis au ministre le 13 mars 1980, est soigneusement construit⁵. Le POS approuvé en 1978 prévoit le développement urbain dans le bourg avec une densité supérieure à celle autorisée par le PUD (plan d'urbanisme directeur) et une zone d'extension à ses abords avec une densité de 0,40, le reste du territoire étant protégé au titre de l'agriculture ou des sites. L'opération « greffe », en prolongement du bourg, fait partie des zones de type « plan de masse ».

La mission greffe est consacrée à la préparation de l'opération, à l'exclusion de la conception des projets de construction, en trois phases, menées par le cabinet GHECO⁶ avec lequel la mairie a passé convention :

Phase A :

1- le programme : analyse du site et transitions avec les zones mitoyennes, situation du foncier, prévision et programme de logements en relation avec les organismes constructeurs du département ;

2- les documents relatifs à la greffe : analyse de l'habitat ancien, groupé et semi-groupé, analyse des voies de circulation et proposition de hiérarchie des voies (véhicules piétons, accès riverains, etc.) ;

3- le parti d'aménagement : un ou plusieurs types d'habitat, esquisses et simulations, choix d'une disposition urbaine et architecturale, disposition des espaces publics, impact,

5- AN 19880250/3 et 4

6- Isabelle Berger-Wagon et Bernard Wagon conjointement responsables. Équipe avec assistant d'études VRD, un maquettiste, un architecte technicien spécialisé dans les programmes logements.

maquette.

Phase B : conditions préalables à la réalisation, cahier des charges et recommandations architecturales, assistance sur la mise à disposition des terrains, étude financière et relation avec les organismes pressentis, bilan prévisionnel pour la collectivité locale, disposition générales des VRD.

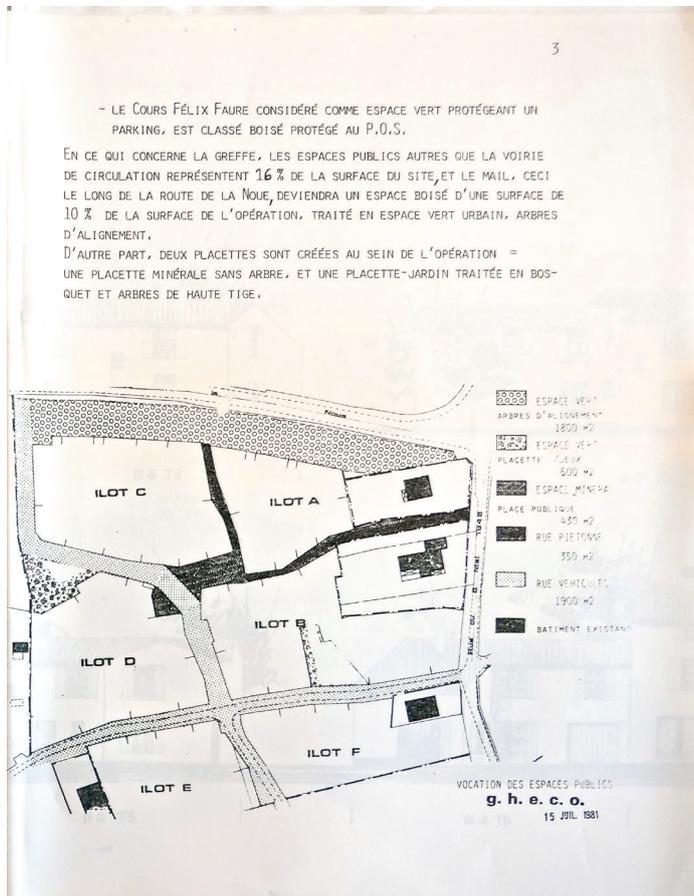
Phase C – remise des dossiers finaux, assemblage des dossiers précédents, avec un cahier des charges, un cahier de recommandation illustré, une maquette du site, un plan de masse.

Le rapporteur du projet, Gérard Delli, commente le projet sur la fiche de transmission



8- Greffe Porte-Rouge, plan du 18 mai 1981, B. Wagon.

©AN 9880250/3 et 4

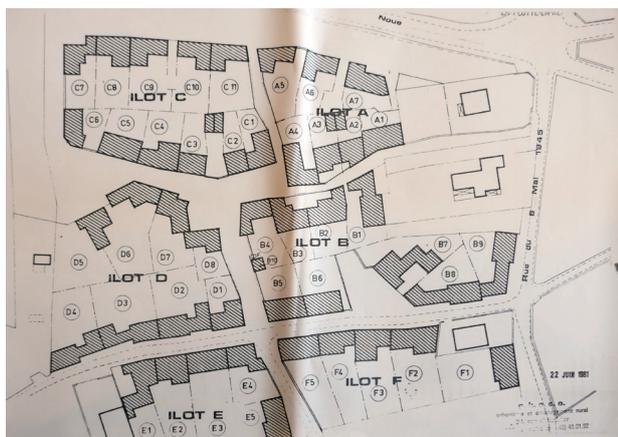


9- Structure urbaine de la greffe Porte-Rouge, B. Wagon, juillet 1981, ©AN 9880250/3 et 4

au comité « greffe » (5 mars 1980) : « Il s'agit d'une des rares communes de l'île de Ré qui marque une réelle volonté d'aménagement. La personnalité du maire est importante, notamment pour tenter de trouver un appui politique en vue de résorber un angoissant problème de mitage par le caravanning sauvage ». L'objectif de la commune est « d'utiliser la procédure greffe comme moyen d'expérimentation d'un nouveau type d'habitat et, selon le succès de la commercialisation d'étendre l'urbanisation organisée sur le secteur. » [...] L'équipe de Wagon a déjà fait ses preuves. On peut faire confiance à sa conception de l'intégration. Reste les aléas de la commercialisation qui peuvent défigurer les meilleurs projets. » Le rapporteur « propose l'acceptation d'un projet qui présente de grandes garanties de qualité en raison de la volonté du maire et des références de l'équipe d'étude. La greffe pouvant démontrer qu'il est possible de faire une opération groupée sur l'île de Ré en respectant l'architecture traditionnelle. Certes le site n'est pas merveilleux et l'on peut toujours prétendre que les liaisons avec l'existant sont fictives mais n'est-ce pas

le reproche à faire à nombre d'opérations déjà acceptées ? » Son avis « très favorable » est suivi par le comité qui accorde 40 000 F (la moitié du coût de l'étude) le 29 avril 1980, assortis d'une « demande de suivi et de relations avec la DDE et la municipalité pour évaluer les résultats /écarts projet/réalisation ».

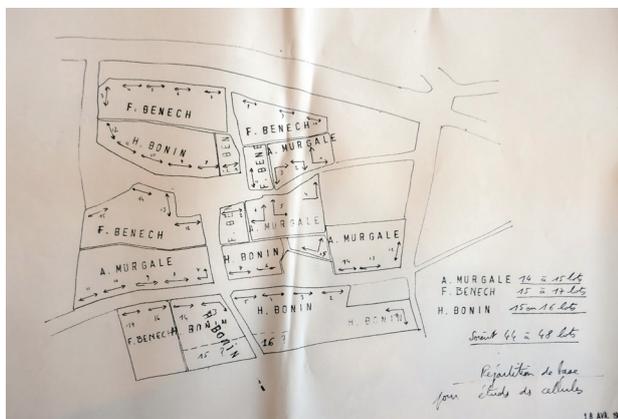
Ce qui est rare dans les dossiers « greffes » conservés aux Archives Nationales, l'étude de GHECO a été transmise au ministère. La première partie de l'étude porte sur les structures urbaines de la petite ville et de ses caractères architecturaux. Un plan à petite échelle (mai 1981) installe les principes d'espaces publics, (ill. 8 et 9) mais la construction des maisons à l'alignement est sporadique, ce qui va changer au cours des mois de travail suivants. Un dispositif dialectique entre l'échelle urbaine et l'échelle architecturale est mis en place. Tandis que Wagon a proposé la structure des espaces publics, trois architectes travaillent sur des principes de maisons : Murgale propose des maisons à patio et des variantes, Benech des maisons d'angle et diverses autres situations, Bonin des maisons à l'alignement et mitoyennes. La répartition et l'adaptation de ces types permettent de les positionner, d'ajuster le plan de masse et le parcellaire, de déterminer la répartition des architectes sur le site (ill. 10-11-12-13).



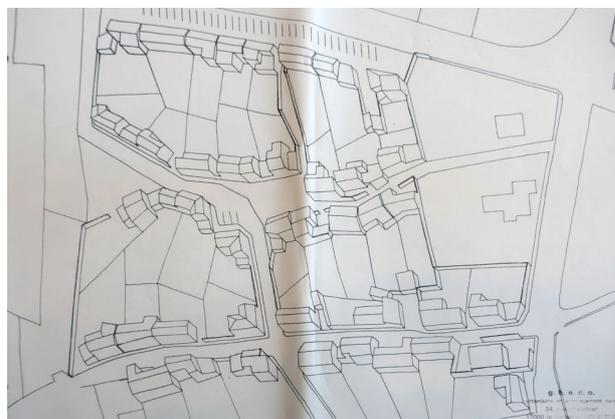
10- Plan de la greffe Porte-Rouge en juin 1981
©AN 9880250/3 et 4



11- Plan de la greffe Porte-Rouge en octobre 1981
©AN 9880250/3 et 4



12- Répartition des architectes d'opération
©AN 9880250/3 et 4



13- Axonométrie de la greffe Porte-Rouge en octobre 1981
©AN 9880250/3 et 4

En juin, les caractéristiques du projet sont résumées :

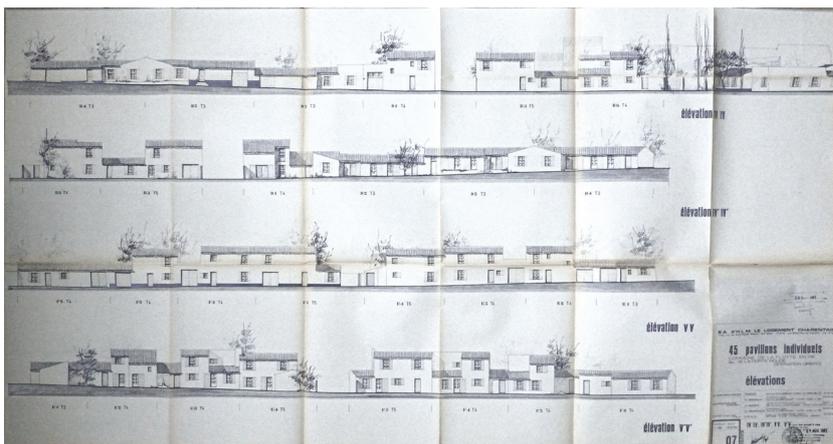
- construction à l'alignement des voies, piétonnes ou automobiles,
- création de maisons différentes en fonctionnement et volumétries,
- quartier centré sur une placette, et velum progressif en fonction du voisinage,
- vocabulaire architectural classique, mais varié en fonction de chaque architecte.

Comme dans la ville ancienne de la commune, les espaces verts sont privatifs et protégés dans des enclos, les espaces publics sont minéraux, (il est observé que le seul espace vert créé par la commune, le clos Biret, reste inoccupé). Le cours Félix-Faure est considéré comme un espace vert (classé boisé au POS) protégeant un parking. Deux placettes sont créées, une minérale, l'autre



14- Place du Figuier, place minérale au centre du quartier de la Porte-Rouge, juste identifiée par un figuier. ©ChC

plantée (ill. 14). En octobre, Bernard Wagon précise sa vision sur les jardins : « Les jardins d'une ville assurent son aération. Les rues de La Flotte ne sont pas larges et on ne peut pas y installer arbres ou fleurs. Ce sont les jardins qui auront entièrement à donner au village son caractère aéré et plein d'une vie tranquille. Il serait évidemment préférable qu'ils soient visibles de la rue ou qu'ils s'y continuent (arbres dépassant ; vigne vierge ou glycine par exemple grimpant sur les murs). [...] Les murs créent la globalité du site : pas de maison isolée sur sa parcelle, par d'édifices-objets ». (ill. 15)



15- Continuité des façades sur rue à la Porte-Rouge. B. Wagon. ©AM La Flotte

Cette première greffe, à l'interface articule deux échelles de la ville : « ...l'opération disposée à l'une des «entrées» de la ville exigeait de se structurer sur une façade urbaine à l'échelle d'une voie routière (la route de la Noue) d'une part, et sur des espaces urbains (de rues, ruelles, places) au caractère et proportions identiques aux espaces traditionnels

d'autre part⁷. »

Sur la base d'un découpage en quatre du terrain d'assiette, Wagon situe au centre une placette, puis déforme les rues pour retrouver les effets pittoresques des paysages des villages rétais. (ill. 16) Cette opération crée des irrégularités, des déformations qui impliquent que les architectes d'opération dessinent les logements un par un, même s'ils sont basés sur des typologies clairement définies en dialogue entre l'architecte urbaniste et les architectes d'opération : « Les constructions sur plan rectangulaire à rez-de-chaussée ou R+1, avec garage incorporé ou bien avec garage accolé, les constructions sur plan en longueur rectiligne ou en équerre, à rez-de-chaussée et volume décomposé, les constructions d'angle sur carrefours et places à étage, les constructions sur terrain dénivelé sur la route de la noue avec accès à mi-niveau.⁸ »



16 - Vues des rues et ruelles de Porte-Rouge. ©ChC

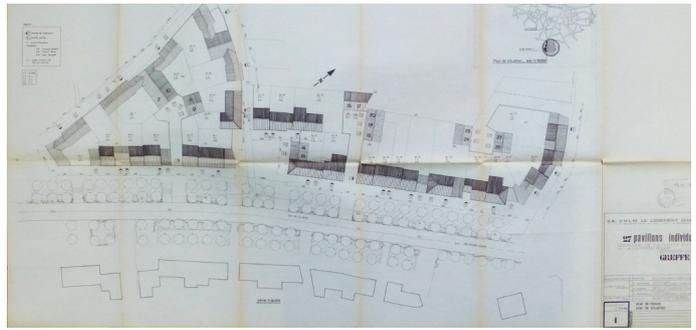


7- Rapport de présentation de l'opération Greffe, permis de construire, 15 juillet 1981, dossier C.I.L. Le Logement Charentais, Bel Ébat Atlantic aménagement, AM La Flotte.

8- *Ibid.*



17- La greffe Porte-Rouge 1 avec son extension de six logements. B. Wagon. ©AM La Flotte



18 - Greffe Porte-Rouge 2. B. Wagon. ©AM La Flotte

L'opération Porte Rouge 1, qui se compose de 7 logements en accession et 38 logements locatifs sociaux sera agrandie de 6 logements en 1983 (ill. 17). Puis l'autre côté de la rue de la Noue/mail de Phillipsburg sera construit en 1984 l'ensemble Porte-Rouge 2 (22 locatifs et

5 maisons en accession) (ill. 18). Une petite place s'ouvre sur le mail et les garage sont souvent regroupés dans des « poches » où les habitants peuvent s'occuper de leur véhicules et qui restent peu visibles de la voie publique. On accède à ces endroits par des porches qui permettent de ne pas interrompre la continuité de la façade sur le mail. (ill. 19-20-21-22)



19- Placette ouvrant sur le mail, Porte-Rouge 2. ©ChC



20- Alignement des maisons de Porte-Rouge 2 le long du mail. ©ChC



21- Porche donnant accès à la cour de garages, Porte-Rouge 2. ©ChC



22- Garages regroupés dans une cour, invisibles depuis l'espace public. Porte-Rouge 2. ©ChC

Au début des années 1990, une opération similaire est lancée à l'est de la première, **les Geoffrielles**, selon le même principe d'îlot fermé⁹ (ill. 23-24-25-26). L'un des îlots propose un dispositif de cour collective située au-dessus d'un parking commun dont l'accès par une rampe depuis la rue se fait le plus discret possible.



23- Rue de l'opération les Geoffrielles ©ChC



24- Opération les Geoffrielles. ©ChC



25- Cour des Geoffrielles au-dessus du parking. ©ChC



26- Accès au parking sous la cour depuis la rue. ©ChC

Enfin le nouveau quartier (ill. 27) est terminé par une expérience urbanistique intéressante : en novembre 2010, la **rue Sibille-Lavertu** (aussi nommée **clos Bel-Air**) constitue un véritable lotissement de maisons mitoyennes autonomes, tandis que les projets précédents étaient des « opérations groupées ». Ici chaque famille a fait construire sur sa parcelle par un architecte ou un constructeur selon ses convenances, ses besoins et ses goûts. La pratique renoue avec la façon de faire la ville historique par juxtaposition de parcelles où chacun construit à sa guise dans le respect des règles communes (alignement, hauteur, parfois écriture architecturale). Le lotissement de 23 lots crée une nouvelle rue en empiétant sur l'emprise du camping municipal au sud de l'opération Porte-Rouge. (ill. 28 et 29) La rue Sibille-Lavertu¹⁰, distribue des terrains de 90 à 228 m². Une indication des volumes constructibles est donnée et traduite en éléments réglementaires (ill. 30). Outre une place de stationnement sur chaque parcelle, une seconde place est installée dans des cours réservées à cet usage à l'arrière de la ligne de bâtiments. Ces places-parkings font partie de l'espace public, mais

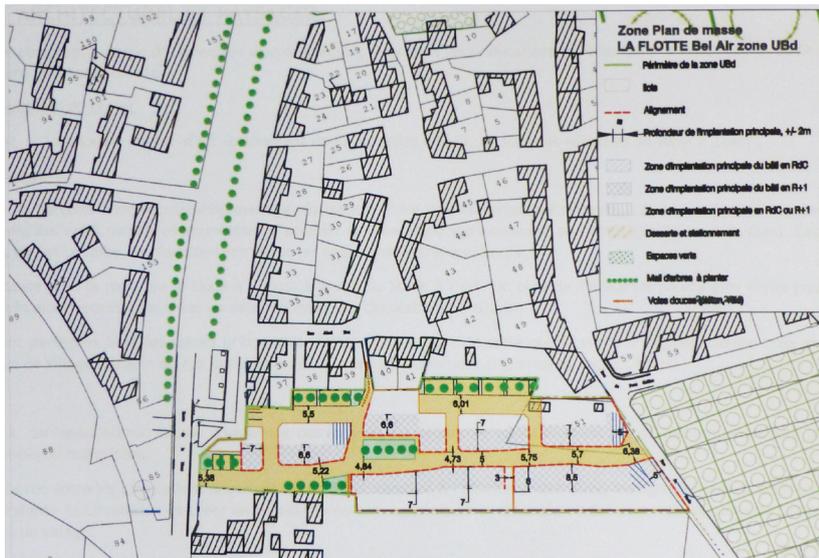
9- Bernard Wagon, « L'urbanisme et La Flotte », *Bulletin municipal de la Flotte, La Flotte & vous !*, automne-hiver 2012, p. 13.

10- AM La Flotte, dossier Bel-Air, PA et PC 74 à 79.

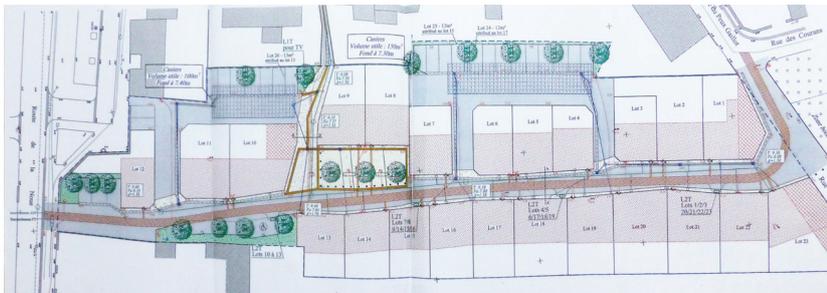


- Les Portes rouges - 1981
- Extension Portes rouges - 1983
- Les Geoffrielles 1 et 2 - 1995
- Les Portes rouges Greffe 2 - 1984
-
- Le Clos de Bel-Air - 2010

27- Plan cadastral du quartier Porte-Rouge 1 et 2, Geoffrielles et rue Sibille-Lavertu.



28- Zone à plan de masse du PLU de la rue Sibille-Lavertu. ©AM La Flotte



29- Rue Sibille-Lavertu, plan du lotissement. Bernard Wagon. ©AM La Flotte

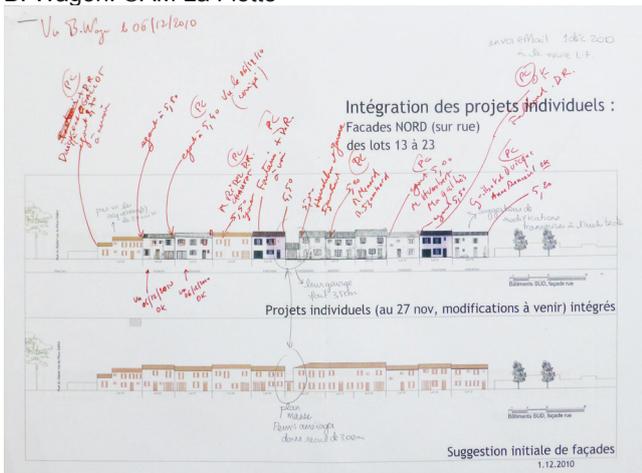
sont numérotées par logement pour éviter les querelles de voisinage. Chaque lot est donc vendu avec des prescriptions très précises et les projets sont vérifiés dans leur compatibilité avec les règles édictées par les services instructeurs. Bénéficiant du Pass Foncier et du prêt à taux zéro, cette opération est réservée à des primo-accédants qui bénéficient en outre d'une prime accordée par la commune (3 000 euros si le foyer compte trois personnes ou moins, 4 000 euros s'il compte plus de quatre personnes)¹¹. Presque toutes les

11- « Le futur quartier Bel-Air à La Flotte : genèse et calendrier du projet », site Internet www.pharedere.com, 5 janvier 2011.



30- Esquisse de la volumétrie de l'ensemble des maisons. B. Wagon. ©AM La Flotte

maisons, sur des parcelles d'environ 7 à 8 mètres de largeur pour la majorité, sont conçues par des constructeurs de maisons individuelles, des maîtres d'œuvre ou des maçons, pourtant plus habitués à proposer des maisons sur des terrains avec peu de contraintes et notamment pas celles de la double mitoyenneté, du nivellement à l'alignement et de la largeur relativement faible des parcelles. Seuls cinq propriétaires ont



31- Du projet à la réalité, façade des maisons de la rue, commentées par le CAUE et B. Wagon. ©AM La Flotte



32- Espace planté à l'entrée de la rue Sibille-Lavertu. ©ChC

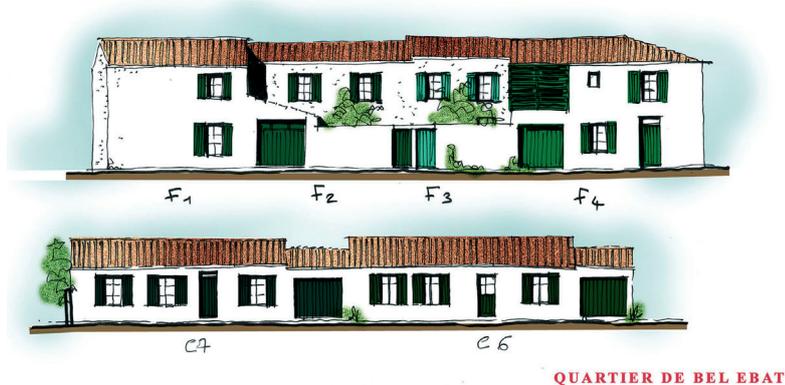
fait appel à un architecte. Chaque projet est soumis à l'avis de l'architecte conseil du CAUE et de Bernard Wagon (ill. 31). Ainsi la rue offre un ensemble architectural cohérent par son paysage collectif, mais chacun a pu organiser son logement à son goût. (ill. 32-33)



33- La rue Sibille-Lavertu, résultat d'un lotissement «à l'ancienne». ©ChC



34- Plan de masse de Bel-Ébat. B. Wagon. ©AM La Flotte



35- Esquisse des façades de Bel-Ébat - ©AM La Flotte

En 2001, à l'ouest de la ville, l'opération **Bel-Ébat** est mise en œuvre (ill.34-35). Composée de 69 logements en grande majorité sociaux, elle sera livrée en 2006. Là encore, un découpage du site en îlots bordés de rues, puis une distribution par des « querreux¹² » qui permettent d'une part de dissimuler le stationnement des véhicules, d'autre part de proposer à l'usage des habitants des espaces de partage à petite échelle (ill.36). Un travail à partir de petites maquettes des façades sur rue (voir plus haut) a été effectué par Bernard Wagon pour trouver les justes proportions, les accidents qui mettent en valeur un détail architectural et qui font de chaque lieu un lieu



36- Plan d'ensemble du rez-de-chaussée de Bel-Ébat . ©AN La Flotte

12- On appelle querreux en Charente-Maritime un espace collectif entre plusieurs exploitations agricoles sur lequel étaient effectuées les tâches nécessitant le recours à une main d'œuvre plus importante que de coutume : battage du blé, tuerie du cochon, etc. On y trouve aussi souvent le puits commun.



unique. Trois architectes ont dessiné les maisons : Hubert Bonin, Sophie Blanchet, Pascal Poulin. Plusieurs espaces de « respiration », sous la forme de places, offrent une ambiance un peu différente des quartiers précédents, surtout par la présence d'immenses pins conservés qui offrent un ensemble singulier très graphique par les obliques de leurs troncs qui s'élancent devant les maisons basses et blanches (ill. 37). Les places, assez vastes, sont souvent envahies par les voitures... Le concours Urbacharme 2005, organisé par le CAUE de Charente-Maritime, a primé, pour les villes de moins de 10 000 habitants, le quartier Bel-Ébat à La Flotte, qui a reçu cette distinction à plusieurs reprises.

37- Vues du quartier Bel-Ébat. ©ChC



Le village de la Maladrerie : les vicissitudes de la dernière extension urbaine de La Flotte

Le dernier projet de quartier de logements sociaux du maire Léon Gendre sera le plus vaste, mais pas le plus facile à mettre en œuvre tant par l'acquisition des terrains de la Maladrerie à l'entrée nord-ouest de la ville que par les réticences des riverains à voir construire près de chez eux. Sa ténacité viendra à bout de tous les problèmes et le quartier est en passe d'être totalement terminé en 2022. Les péripéties de l'histoire du quartier font régulièrement l'objet d'articles dans le journal local Ré à la Hune.



38- Vue du terrain de la Maladrerie avant le projet ©PLANS



39- Vue de la Maladrerie pendant le chantier ©Google

Le projet initial, établi en 2011 par l'architecte Bernard Wagon, prévoyait la construction de 95 logements sur une surface de 3 ha. Il est mal reçu et contesté par 47 familles de riverains et 83 membres regroupés au sein de l'association des « Amis du secteur de la Maladrerie A2RSM », constituée dès 2011¹³ et qui demande de réduire le projet à 50 logements. Un compromis sera trouvé avec 66 logements (47 en locatif et 19 en accession), des engagements de construire de plain-pied sur l'arrière de La Maladrerie qui jouxte le quartier résidentiel, de prévoir des bandes vertes entre les nouvelles maisons et celles de la rue de la Serpent « pour protéger les propriétés riveraine¹⁴ », enfin d'empêcher aux voitures des résidents des logements sociaux un accès direct aux rues de la Maladrerie et de la Serpent¹⁵.

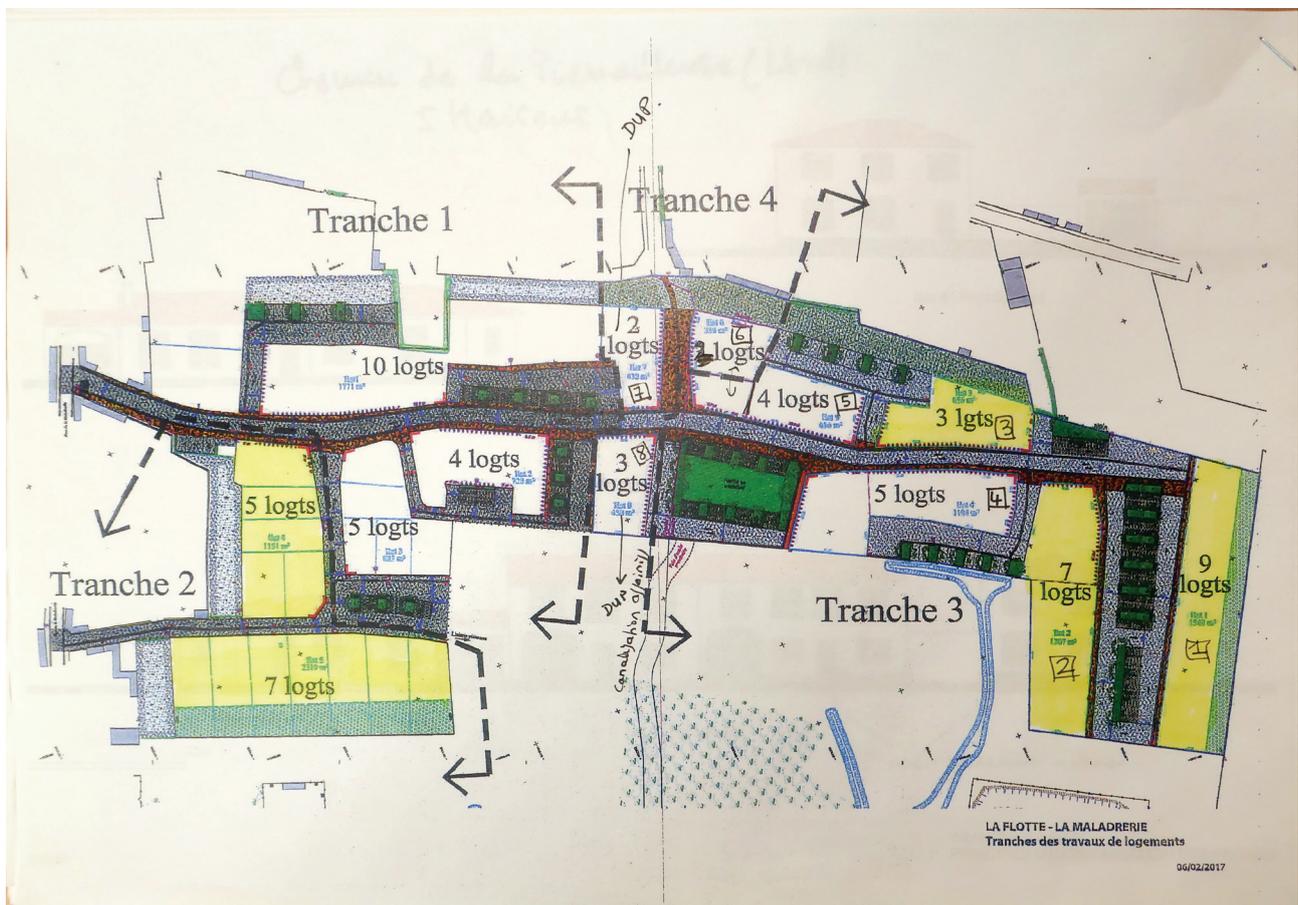
Outre l'opposition des riverains, Léon Gendre, qui veut faire vite, doit s'organiser en face de la lenteur de la CdC (Communauté de communes) qui devait prendre la responsabilité de l'ensemble comme cela est prévu pour un projet important. Il scinde alors l'opération en tranches de moins de 20 logements, limite supérieure possible pour la prise en main par

13- L'association tient un blog : Blog de l'association des amis des rues du Secteur de la Maladrerie A2RSM, ruedelaserpent.canalblog.com

14- Formule employée dans le blog de l'association, consulté le 10 février 2022.

15- Nathalie VAUCHEZ, « Dix logements supplémentaires à La Maladrerie », *Ré à la hune*, 16 octobre 2019, en ligne, <https://www.realahune.fr/dix-logements-supplementaires-a-la-maladrerie/>, consulté le 2 mars 2022.

la commune de ce type de projet. Un arrêté préfectoral avait classé en 2007 le site en ZAD (Zone d'aménagement différé) pour la construction de logements sociaux selon la volonté communale (ill.38 et 39). Mais la ZAD prend fin en juin 2016 et il est urgent d'acquérir les terrains avant la date butoir, ce qui est chose faite en avril 2016. Le maire précise que dans le montage de ce projet, la commune reste propriétaire du sol. Un bail emphytéotique de 55 ans est en cours de conclusion avec un bailleur-constructeur social (Habitat 17 pour le locatif et la Compagnie du logement pour l'accession à la propriété). À l'expiration du bail, les constructions reviendraient à la commune¹⁶. Le conseil municipal du 3 février 2016 approuve le projet : 65 logements T3, T4, T5, en rez-de-chaussée ou avec étage seront construits, dont 43 logements locatifs sociaux (deux tiers) et 22 logements en accession à la propriété (un tiers). Le chantier est programmé en trois tranches : une 1^{ère} tranche de 19 logements en 2016/2017, une 2^{ème} en 2017/2018 et une 3^{ème} en 2018/2019¹⁷ (ill. 40).



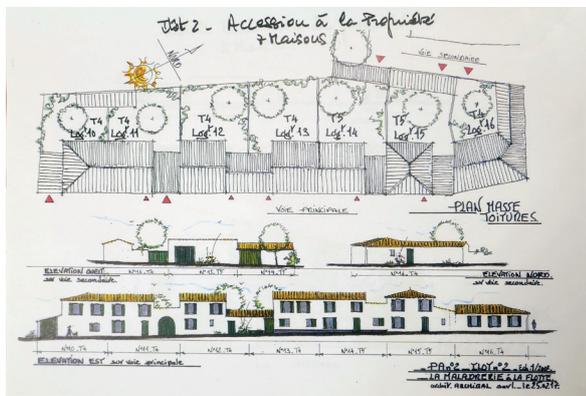
40- La Maladrerie : division en plusieurs tranches du quartier pour assurer sa faisabilité par la commune. ©CAUE Charente-Maritime

Tandis que le chantier avance régulièrement (Archibal architecte – Pascal Poulin, pour la conception des maisons), malgré un peu de retard sur les prévisions (19 premiers logements sont occupés depuis le 1^{er} juin 2018, 12 logements attribués fin janvier 2019 sont occupés à partir de fin mars 2019, 19 logements en accession à la propriété et 11 autres logements

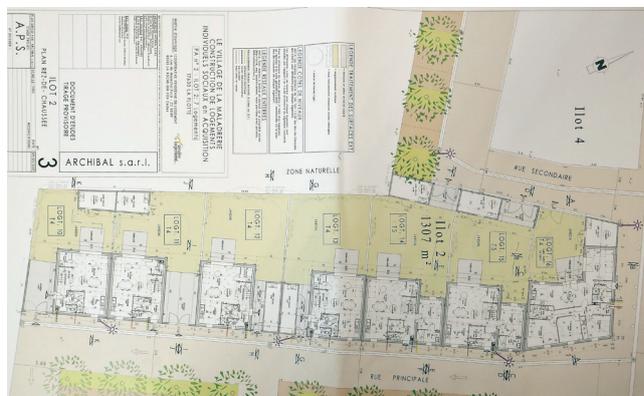
16- Michel Lardeux, « 65 logements sur le bon chemin ... de la Maladrerie », *Ré à la Hune*, 3 mai 2016, en ligne, <https://www.realahune.fr/65-logements-bon-chemin-maladrerie/>, consulté le 12 février 2022.

17- *Ibid.*

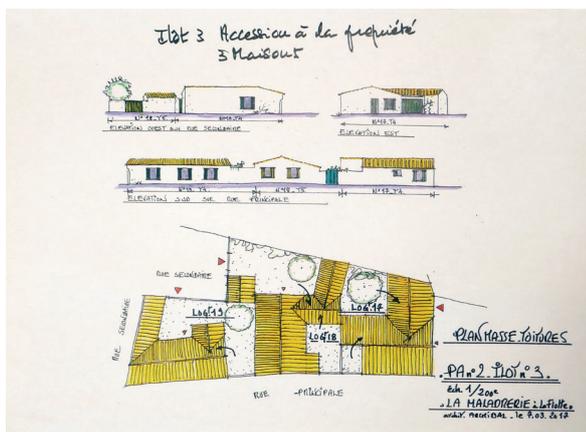
locatifs sont en cours de construction), il reste cinq maisons à construire, mais le propriétaire du terrain prévu pour leur implantation est récalcitrant et il faut de longues négociations pour que le maire parvienne à un accord financier accepté par les deux parties, le propriétaire et le Conseil municipal¹⁸, pour pouvoir terminer l'opération. (ill. 41-42-43-44)



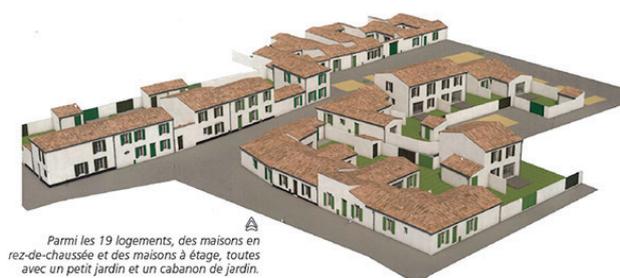
41- Maladrerie, îlot 2- Archibal arch. ©CAUE 17



42- Maladrerie, îlot 2, plan du rez-de-chaussée. Archibal arch. ©CAUE 17



43- Maladrerie, îlot 3- Archibal arch. ©CAUE 17.



44- Volumétrie des tranches 1 et 2 - ©Journal Ré à la Hune, 15 mai 2018

En 2016, à l'occasion du démarrage de l'opération de la Maladrerie, le maire réaffirmait sa politique du logement et la confiance qu'il avait en ses architectes pour la mise en forme des nouveaux quartiers : « La commune sera maître d'ouvrage de ce chantier. La Flotte conduit depuis 1978 une politique volontariste de construction de logements à loyers modérés pour répondre aux nombreuses demandes formulées par les jeunes couples de la commune. Un engagement constant, que nous avons tenu tout au long de mes mandats. Dès l'élaboration du plan d'occupation des sols, au lendemain de mon élection en mars 1977, nous anticipions déjà, sur notre plan de référence de 1979, l'intégration de projets en périphérie du bourg. Une vision urbanistique que nous voulions esthétique et bien intégrée dans son environnement, qui est éclairée par la compétence fidèle du couple d'architectes urbanistes Bernard et Isabelle Wagon¹⁹ ».

18- Florence Sabourin, « Débat houleux au sujet de l'acquisition des trois dernières parcelles », *Ré à la Hune*, 5 février 2019, en ligne, <https://www.realahune.fr/debat-houleux-au-sujet-lacquisition-trois-dernieres-parcelles/>, consulté le 12 février 2022.

19- Michel Lardeux, article cité.



47- Élargissement de la rue principale. ©ChC



47- Rue principale (du Moulin-de-Cocraud) à la Maladrerie. ©ChC



48- Rue principale du quartier. ©ChC



49- Le grand mail de la Maladrerie. ©ChC

l'introversion est défendue par leurs habitants. La rue de la Pierrailleuse, qui devait traverser le terrain du sud au nord pour rejoindre la rue de la Serpent est donc interrompue par un traitement de sol différent et surtout par des bornes qui la séparent du réseau viaire existant (ce qui serait potentiellement réversible...) (ill. 50-51). En outre, le nouveau quartier est entouré d'un no man's land destiné à l'isoler de ses voisins, appelé dans le règlement du lotissement



45- mai - Plan d'ensemble de la Maladrerie, ©Ré à la Hune, mai 2018

La qualité des paysages produits par le projet des deux architectes reste inchangée : une rue principale (rue du Moulin-de-Cocraud) au tracé légèrement irrégulier est connectée à la rue de la Maladrerie (ill. 45-46-47-48). Les espaces publics sont soigneusement aménagés et plantés. Sans doute par la réduction de 30% de la densité des logements exigée par le voisinage, ils sont plus vastes que dans les projets précédents : une grande place et un mail offrent ainsi leur singularité au quartier (ill. 49). Leur aménagement paysagé atténue la présence de la voiture puisqu'ils servent aussi de lieu de stationnement. Pour les autres groupes de maisons, ce sont de discrètes « poches à voitures » situées à l'arrière des maisons qui les éloignent de la vue depuis la rue. Mais les principes fondamentaux de Léon Gendre et de ses architectes sont sévèrement touchés par les concessions faites à l'association des riverains. En effet, au lieu de tisser la ville en la continuant, la Maladrerie n'entretient que des liens minimalistes de juxtaposition avec ses voisins qui refusent des relations urbaines « normales », comme c'est très fréquemment le cas dans les quartiers pavillonnaires dont



50- vue du quartier autour de la grande place. La rue de la Pierrailleuse reçoit un traitement de sol différent des rues du quartier ©Ré à la Hune, 5 février 2019



51- la rue de la Pierrailleuse close par des bornes pour séparer le nouveau quartier de son voisin. ©ChC



52- une des «franges paysagères» du no man's land qui enclôt le quartier. ©ChC



53- Un «boisement tampon» du no man's land. ©ChC

des trames « boisement tampon » ou « zone non aedificandi – frange paysagère à réaliser ». La greffe de la Maladrerie est ainsi d'emblée refusée par son porte-greffe, mais la situation de ces bandes neutralisées à l'arrière des jardins des maisons les rend les plus inoffensives possible. (ill. 52-53)

La finalisation du quartier sera aussi de fait le point final de la politique du maire en matière de logement social à La Flotte, juste avant les élections municipales de mars 2020, date à laquelle le projet doit être irréversible. Les 5 dernière maisons dont le terrain a été acquis de haute lutte par la municipalité sont en cours de construction, quand Léon Gendre annonce une dernière tranche de 10 logements, dont 4 en accession, ce qui portera l'ensemble à 76 logements (dont 23 en accession). Avec ce dernier projet, le maire trahit sa promesse à l'association A2RSM, le reconnaît et s'en explique : « Je sais ce que j'avais promis, mais la demande de logement est telle qu'il ne m'est pas possible de tenir cette promesse. Regardez cette pile de dossiers – il est vrai qu'elle est encore impressionnante malgré les soixante-six logements construits ou en

cours pour les cinq derniers – la demande est énorme. On en construira encore dix et ensuite La Maladrerie sera terminée²⁰. »

Pour ces dix maisons à l'entrée du quartier, il a fallu donner à l'urbanisation 8 500 m² supplémentaires, compensés dans le PLUi par une restitution équivalente aux espaces naturels de la commune, selon Léon Gendre et Lionel Quillet, le président de la CdC²¹. Les riverains des rues de la Serpent et de La Maladrerie s'opposent au projet, mais le maire leur rappelle que c'est lui qui a fait la voirie de ce quartier destiné à l'urbanisation dès le POS de 1977, quand la rue de la Serpent était encore un chemin de terre. Malgré ses contestations concernant l'artificialisation des sols trop importante avec comme conséquence les risques de submersion et sa compensation fallacieuse, la perturbation des équilibres sociaux, démographiques et économiques, l'association n'obtiendra pas gain de cause. Elle souhaite en 2019 faire un recours gracieux auprès de la CdC, alors que l'accord préfectoral à l'extension est déjà donné. Le chantier a démarré fin janvier 2021 pour 6 locatifs et 5 logements en primo accession sociale à la propriété (Prim'Acess), prévus pour une livraison début 2022²².

Le 15 mai 2018, le journal de l'île de Ré, *Ré à la Hune*, titre « Avec la Maladrerie, bientôt 300 logements sociaux à la flotte²³ ». « La Maladrerie clôt le programme ambitieux de Léon Gendre entamé dès 1977 et qui perdure avec cette opération après son départ de la mairie en 2020 : en tout, 12 opérations, avec 204 logements en location aidées et 31 logements en accession à la propriété, 18 logements communaux rénovés. Avec une troisième tranche de 10 logements, 76 logements en tout portent à 300 le nombre de logements sociaux à La Flotte qui est la ville de l'île la mieux dotée de ce point de vue.

Le maire, dont la construction de logements permanents a été l'un des axes puissants et récurrents durant ses sept mandats de premier magistrat de La Flotte, a réussi son pari malgré les oppositions. L'association A2RSM considère que l'ensemble des constructions de logements sociaux et communaux atteint 46% du parc locatif de La Flotte, ce qu'elle considère excessif. L'opposition, conduite par Jean-Paul Héraudeau²⁴ (qui sera élu maire en 2020), dénonce des dérives telles que des locations d'été dans ces logements ou des reventes comme résidences secondaires. La majorité étant du locatif, la revente ne peut être importante, mais il est possible que le phénomène Airbnb touche aussi ces logements malgré son illégalité dans le logement social... Faut-il pour autant ne plus loger les travailleurs permanents sur l'île ? Ce n'est pas l'option de Léon Gendre qui s'exprime avec sa verve habituelle au sujet de la Maladrerie et à qui il est légitime de laisser le dernier mot :

20- Nathalie Vauchez, « Dix logements supplémentaires à La Maladrerie », *Ré à la hune*, 16 octobre 2019, en ligne, consulté le 2 mars 2022.

21- *Ibid.*

22- « Logement à La Flotte : c'est parti pour la dernière tranche de la Maladrerie », *Ré à la Hune*, 6 février 2021, en ligne, <https://www.facebook.com/ReALaHune/posts/5371710612877355/>, consulté le 16 février 2022.

23- Nathalie Vauchez, « Avec la Maladrerie, bientôt 300 logements sociaux à la Flotte », en ligne, <https://www.realahune.fr/maladrerie-bientot-300-logements-sociaux-flotte/>, consulté le 7 mars 2022.

24- Jean-Paul Héraudeau, élu maire en mars 2020, entend privilégier les logements communaux, sur lesquels la Commune a - par définition - une maîtrise, avec une attention particulière portée aux logements d'urgence. (« Logement à La Flotte : c'est parti pour la dernière tranche de la Maladrerie », voir plus haut).

« Je voulais que ce chantier aboutisse avant la fin de mon mandat. Je suis le spécialiste du logement social », confie Léon Gendre avant d'ajouter, en riant « pour taquiner les gens de gauche », qu'« il n'y a vraiment que les gens de droite pour faire des logements sociaux. Je fais partie de la mouvance des gaullistes sociaux. S'occuper des petites gens ce n'est pas donner à tout le monde. » Et Léon Gendre de lancer, en guise de conclusion et les yeux pétillants de malice, qu'« en 2018, ça va construire de partout à la Maladrerie. Je suis content de moi. C'est beau d'être content de soi, non ?²⁵ »

25- Cité par Jocelyne Bargain, « La Maladrerie, grand chantier communal », *Sud-Ouest*, 26 octobre 2017, en ligne, <https://www.sudouest.fr/charente-maritime/la-flotte/la-maladrerie-grand-chantier-communal-3296365.php>, consulté en février 2022.