PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINTES

Approuvé par délibération du conseil municipal en date du 20 décembre 2013

MODIFICATION N°1

Compléments du rapport de présentation

INTRODUCTION

La modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme de Saintes nécessite de compléter le rapport de présentation, notamment pour répondre aux observations du contrôle de légalité de l'Etat sur le dossier approuvé le 20 décembre 2013.
Ainsi, le rapport de présentation est complété pour apporter des précisions sur :

- L'accueil des gens du voyage (6.2.3) ;
- Les modalités d'application de la Loi Barnier (p32 à 39) ;
- Le risque d'inondation à Saintes (19.4.3).

Les changements apportés à certains articles du règlement conduisent également à revoir le chapitre 24 relatif à la justification de la délimitation des zones et du règlement.

Complément d'information sur l'accueil des gens du voyage (paragraphe 6.2.3 du rapport de présentation du PLU approuvé le 20 décembre 2013)

Le PLH recense en 2010 un certain nombre de logements destinés à des populations en situation spécifique : l'hébergement d'urgence et temporaire des personnes sans domicile ou contraintes de le quitter, aujourd'hui encadré par la loi DALO.

Ces logements sont gérés de manière efficace et complète par les associations Tremplin 17 et Le Logis en liaison avec le Centre Communal d'Action Sociale de la commune ; elles notent « qu'il n'y a jamais de vacance, la demande apparaît forte au regard de l'offre proposée ».

Le logement temporaire et d'insertion est assuré par les résidences sociales. L'Accompagnement Social Lié au Logement est réalisé par l'association Logis 17, qui observe une augmentation des besoins liée selon elle :

- Au décalage ente l'offre nouvelle et les besoins des personnes à faibles ressources.
- Au vieillissement du parc HLM.
- Aux démolitions entrant dans le cadre du PRU.

L'Accueil des gens du voyage

La Communauté d'Agglomération de Saintes gère une aire d'accueil à Saintes (route de Chermignac). Celle-ci compte 16 emplacements (un emplacement accueillant au maximum 3 caravanes, soit 5 à 10 personnes).

La Ville de Saintes a réalisé l'aménagement de terrains familiaux destinés à favoriser la sédentarisation de familles sur des terrains communaux en direction de Varzay.

L'aire d'accueil de grand passage du territoire Saintais est actuellement positionnée sur un terrain contigu à l'usine de traitement de l'eau potable de Diconche. Il s'agit d'un positionnement temporaire à plusieurs titres :

- Sa capacité d'accueil est insuffisante,
- Son positionnement va à l'encontre des principes de sécurité publique et des obligations environnementales de protection du captage d'eau potable de Lucérat,
- Cette localisation peut également compromettre la conservation des éléments archéologiques présents sur le site,
- Les études menées par l'Etat sur la déviation du giratoire de Diconche prévoient des aménagements routiers sur ce terrain.

Par conséquent, le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2010/2016 affiche l'objectif de « rechercher un nouveau terrain fixe plus grand » en intégrant la réflexion sur la prise de compétence intercommunale à l'échelle de la Communauté d'Agglomération. Au stade de la révision du PLU de Saintes et en l'absence de directive spécifique dans le porter à connaissance de l'Etat, il est prématuré d'arrêter un positionnement précis du terrain permanent pour les grands passages.

Dans l'attente d'une telle décision et compte tenu des contraintes du site actuel, la Commune de Saintes n'a pas souhaité identifier ce dernier comme tel dans son PLU. En fonction de l'avancée des réflexions et si l'aire de grand passage venait à être ciblée sur Saintes, la Commune engagera une mise en compatibilité de son PLU.

Enfin, la volonté de sédentarisation des personnes issues des gens du voyage se traduit par une demande en logement locatif social, avant tout en maison individuelle. Cette réponse doit se faire dans le cadre des orientations de l'Etat en faveur des publics spécifiques, dont les gens du voyage font partie.

Ces orientations préconisent la production de 65 logements par an à l'échelle du Pays de la Saintonge Romane, dont un certain nombre sera à orienter vers ces personnes. L'accession à la propriété peut constituer une autre réponse au cas par cas, selon les ressources des personnes concernées.

Compléments sur les modalités d'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme (paragraphe 4.3 du rapport de présentation du PLU approuvé le 20 décembre 2013)

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme est applicable depuis le 1er Janvier 1997. Il indique qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes expresses et des déviations au sens du Code de la Voirie routière, et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Ces dispositions ne s'appliquent cependant pas dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le Plan Local d'Urbanisme sont justifiées et motivées au regard, notamment, des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'étude d'urbanisme conduite dans ce cadre à Saintes a donc pour but de définir des règles susceptibles de garantir la qualité des aménagements aux abords des grandes infrastructures routières. Les infrastructures concernées sont les suivantes :
- l'Autoroute A10 ;
- les routes nationales N 137, 141,150, 2150;
- les routes départementales D24, 137.

Cette étude pose les limites des espaces urbanisés situés le long de ces linéaires routiers pour déterminer les secteurs d'application de la Loi Barnier et donne des orientations spatialisées pour certains secteurs (marges de reculs adaptées). Pour ce faire, elle s'appuie sur une série de travaux réalisés par la Ville de Saintes au cours de ces quinze dernières années

Elle s'appuie notamment sur une étude d'urbanisme globale de1999 ayant pour but de garantir la qualité des aménagements aux abords des grandes infrastructures routières, et notamment de la rocade de contournement Est et Ouest (*rapport : les entrées de ville de Saintes. Etude préalable en vue de l'application de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.* ***1.diagnostic paysager et urbain et propositions d'intervention.*** *Ville de Saintes. Mai 1999).*

Cette étude a débouché sur des prescriptions de nature homogène sur l'ensemble des secteurs riverains des grandes infrastructures routières qui ont été actées par la Commission d'Urbanisme et le Sous-Préfet de Saintes lors d'une réunion le 18 octobre 2000 (*rapport: les entrées de ville de Saintes. Etude préalable en vue de l'application de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.* ***2.traduction réglementaire des orientations.*** *Ville de Saintes. Février 2001).*

Par ailleurs, en 2009 et 2012, la Ville de Saintes a conduit des études de projet urbain « Loi Barnier » sur les secteurs des Bauches et de la Grelauderie, ayant pour but de modifier la constructibilité dans la marge de recul à l'ouest de la voie côté centre-ville. Dans un cas, il s'agissait de d'assurer une transition paysagère entre la rocade et le quartier résidentiel par la composition de jardins familiaux, et dans l'autre de mettre en valeur un secteur à enjeux pour lui redonner une cohérence d'entrée de ville, en associant potentiel de développement économique et amélioration du cadre de vie,
Ces études débouchent sur des prescriptions, mettant en évidence la possibilité d'adapter les règles de constructibilité qui dans le cas du secteur des Bauches se traduisent par des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

1- METHODE

Cette étude globale sur les modalités d'application de la loi Barnier repose sur des visées opérationnelles précises, et s'articule de ce fait autour de deux grands thèmes :

- la caractérisation des enjeux de développement des franges urbaines périphériques, en lien avec la qualité de l'environnement des grandes infrastructures routières.
Plusieurs aspects sont à prendre en compte dans une telle démarche :

. L'appréciation de la situation urbaine des infrastructures en regard des limites du développement urbain,

. le repérage des sites appelés à s'urbaniser à proximité des voiries majeures, dont le développement aura un impact direct sur le paysage perçu à partir des voies,

. le pointage des logiques d'urbanisation à l'œuvre dans les secteurs concernés, et les risques d'incohérence urbanistiques et de nuisances environnementales qui leur sont afférents.

Il s'agit ici de déboucher sur l'identification de **périmètres sensibles** devant faire l'objet d'une réflexion d'ensemble débouchant sur des orientations d'Aménagement et de Programmation pour le court ou le moyen terme.

- l'évaluation de la qualité de l'espace perçu par les usagers des grandes voies de circulation périphériques.
Deux approches sont mises en œuvre à cet effet :
. une lecture des séquences visuelles qui se succèdent le long des différents parcours,

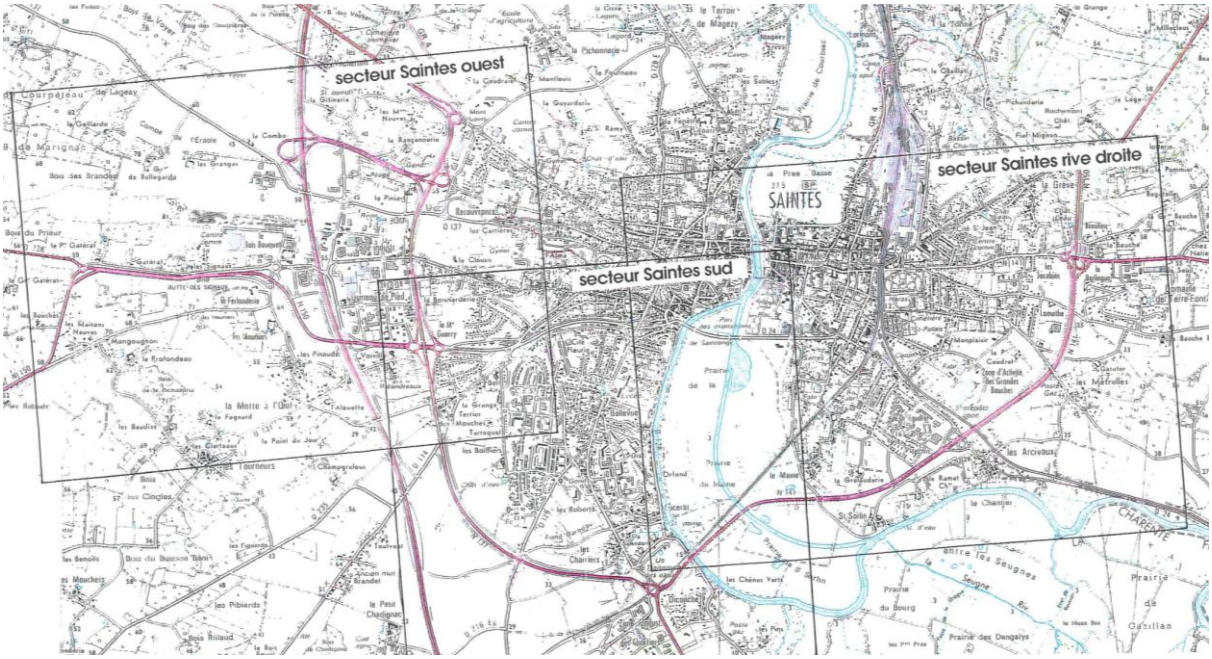
. l'identification des éléments susceptibles d'influencer la perception des usagers, positivement ou négativement: intérêt des vues proches et lointaines, qualité des constructions et des espaces jouxtant la voie, pertinence de la signalétique publicitaire...

Là encore, cette évaluation doit permettre de déboucher sur des **orientations d'aménagement pour les abords immédiats des infrastructures**, et de définir en particulier les priorités à respecter en terme d'ouverture et de continuité visuelle en bordure des voies.

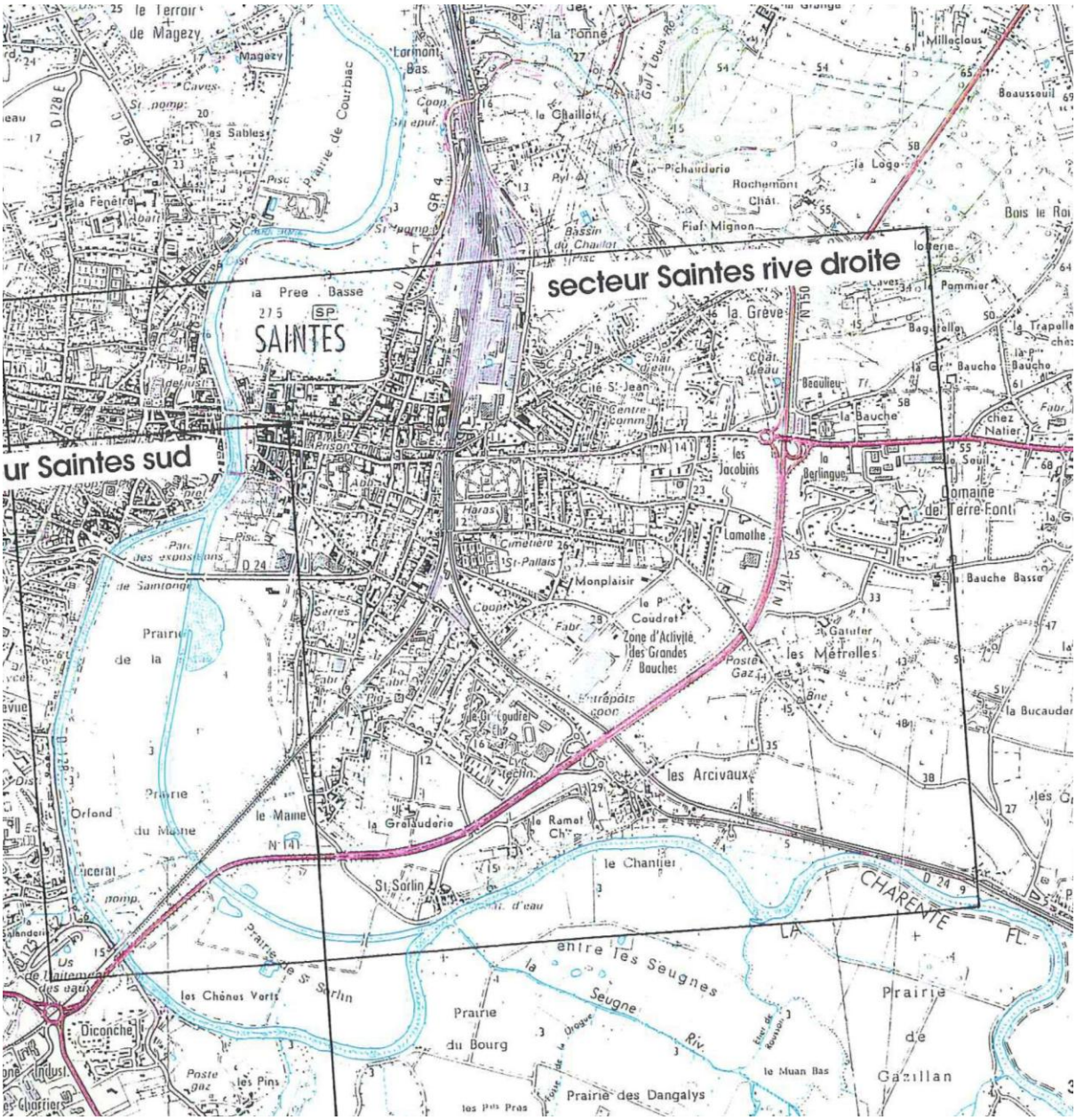
2- PERIMETRES D'ANALYSES

Le territoire analysé correspond a priori à un large "couloir" autour des infrastructures majeures concernées par l'étude, à l'intérieur du périmètre de la commune de Saintes.

Ce territoire recouvre l'ensemble de franges urbanisées dans les directions Ouest, Sud et Est, ainsi qu'un secteur plus central incluant les abords de l'avenue de Saintonge.
Un découpage en trois grands secteurs correspondant à la fois à des entités géographiques cohérentes et à des formes de développement spécifiques a été retenu pour présenter le diagnostic. Ce découpage recoupe de fait des séquences clairement identifiables sur le parcours des voies.


secteur Saintes ouest
secteur Saintes rive droite
secteur Saintes sud
SAINTES

SAINTES RIVE DROITE



I. PARCOURS DE LA ROCADE SUD-EST

SÉQUENCE DE LA GRELAUDERIE

La séquence située entre le chemin du Maine et l'échangeur avec le CD 24 jouxte un vaste secteur aujourd'hui exploité en vignes et promis à la poursuite de l'urbanisation.

Il apparaît en tout état de cause souhaitable de conserver à ce site un caractère de "glacis", et de prévoir ici un développement urbain de faible densité, respectueux des structures paysagères

existantes. Il a donc été menée une étude urbaine (2009) permettant d'insérer un mieux un projet de jardins familiaux à l'interface entre la rocade et l'urbanisation existante.

En dehors du linéaire urbanisé bordant la rocade, le recul de 100m minimum à partir de l'axe de la voie devra être imposé aux constructions le long de cette séquence où l'extension urbaine est à privilégier dans la continuité des quartiers riverains : structure de hameau, trame paysagère reconstituée à partir des haies, parcellaire en lanière et bâti continu le long des voies dans la partie Sud ; structure de lotissements suivant des tracés de voiries et des découpages parcellaires plus réguliers dans la partie Nord.

SÉQUENCE SIUÉE ENTRE L'ÉCHANGEUR AVEC LA D.24 ET LE LIEU-DIT LES MÉTRELLES

La séquence située entre l'échangeur avec la D 24 et le lieu-dit des Métrelles longe un quadrant enclavé par la voie ferrée, au Sud duquel se trouvent implantés les bâtiments de la COOP Régionale.

De très vastes emprises non bâties constituent un ensemble naturel continu sur les deux pentes du talweg.

A noter que dans le cadre du branchement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA-RN 150) sur la rocade, qui est envisagé au droit du domaine du Petit Coudret, l'emprise de l'échangeur devrait largement empiéter sur la zone bordant la rocade.

Par ailleurs, des projets de mutation du foncier de la COOP atlantique sont en cours de réflexion.

Dans cette perspective**, un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global** est défini par le PLU. Il impose la réalisation d'orientations d'aménagement et de programmation approfondies avant tout réaménagement du site.

Toutefois, des principes d'aménagement peuvent d'ores et déjà être arrêtés sur ce secteur afin de garantir l'unité paysagère du talweg: il apparaît souhaitable de ménager des continuités végétales et bâties sur les pentes de celui-ci en introduisant notamment un vocabulaire de haies, de mails et de voies plantées. Le schéma devra prévoir de mailler le réseau de voirie secondaire afin de désenclaver le quadrant compris entre la rue du Docteur Jean et la rue de Lamothe.
Le schéma devra tendre enfin à préserver un "cône de vision" dans l'axe du talweg à partir de la rocade en limitant la hauteur des constructions en bordure de voie, et à induire une unité morphologique et fonctionnelle dans le secteur compris entre les installations de la COOP Atlantique et la rocade en favorisant une transition "douce" vers les secteurs pavillonnaires alentour. Une animation végétale sera à prévoir afin d'accompagner la zone AU bordant la rocade.

SÉQUENCE SITUÉE AU LIEU-DIT LAMOTHE

La séquence située au droit du lieu-dit Lamothe comprend une zone Ux partiellement construite, localisée sur le versant Sud d'un talweg marqué par une continuité végétale de part et d'autre de la rocade.

Les terrains situés au Nord de cette zone sont particulièrement exposés aux vues à partir de la rocade. Le PLU affiche la volonté de conserver son caractère naturel à l'ensemble du secteur.

En lien avec l'application de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme, **le recul minimal imposé pour les nouvelles constructions sera de 100m à partir de l'axe de la rocade (échangeurs exclus)**

Concernant les terrains plus au Sud qui dominent le site de la rocade, ils se situent au sommet d'un talus, sur un replat où se trouve déjà implantée une grande surface commerciale. Compte tenu du fait que les bâtiments susceptibles d'être édifiés dans la partie Sud n'offriront pas de vues directes à partir de la rocade, le respect d'un recul de 100m de l'axe de cette infrastructure n'apparaît pas justifié dans ce secteur.

Le recul minimal imposé pour les nouvelles constructions sera de 50m à partir de l'axe de la rocade, à condition toutefois que leurs façades soient alignées sur celle du bâtiment préexistant sur le site, et que tout dépôt de matériaux extérieurs soit interdit dans la bande de terrain située en bordure de rocade. Des plantations d'alignement devront en outre être réalisées le long de la clôture côté rocade sur les terrains privés accueillant de nouvelles constructions.

SÉQUENCE DE LA BAUCHE-GRELAUD

De vastes emprises non bâties forment un ensemble foncier enclavé entre la D150 prolongée par l'avenue de Nivelle et la N141 prolongée par l'avenue Jourdan (soit une quinzaine d'hectares au total).

Ce secteur aux contours découpés est remarquable par sa topographie et par les perspectives que le site offre sur la ville ; son aménagement se trouve largement conditionné par la création, d'une voie reliant les deux pénétrantes.

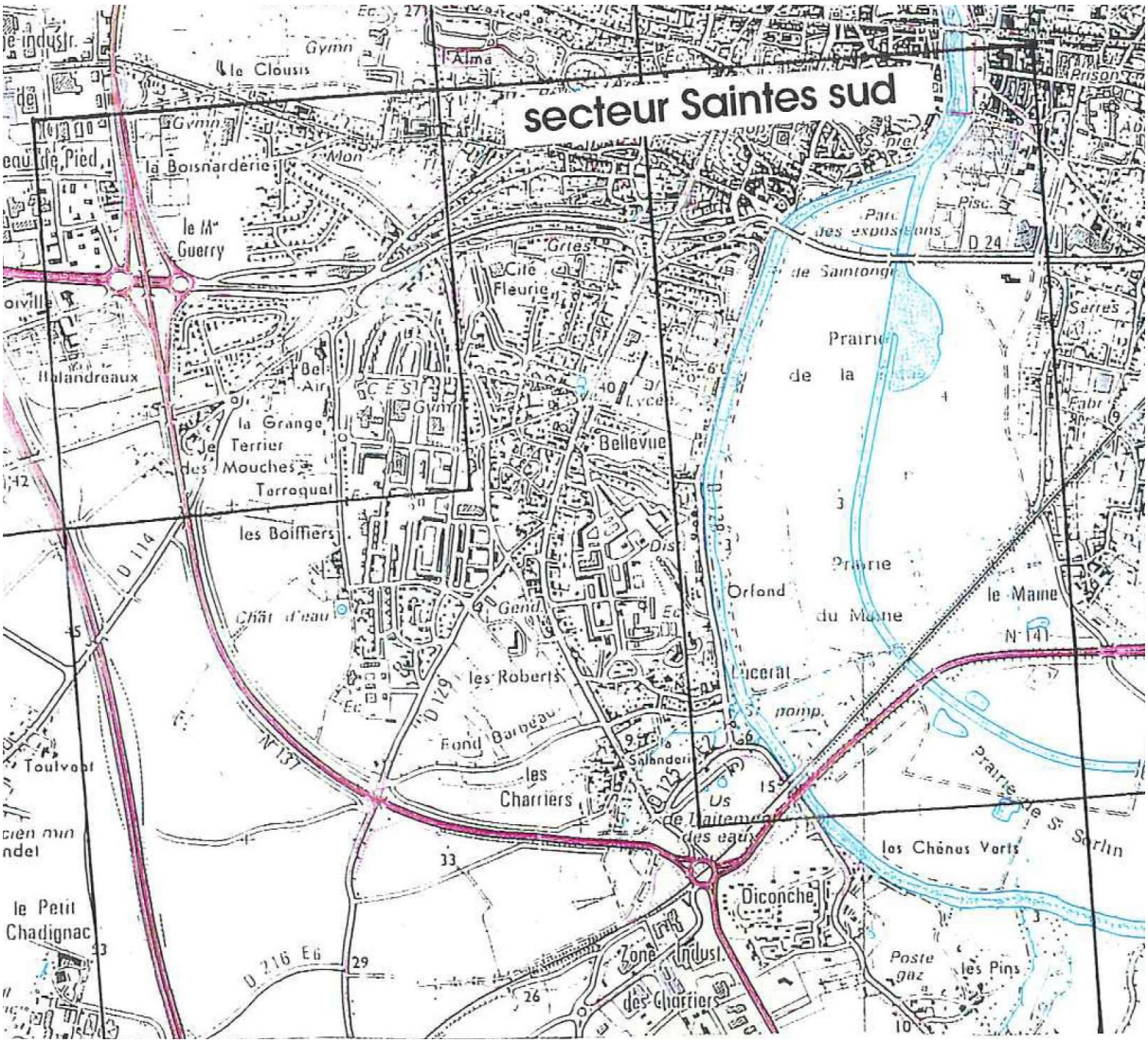
L'aménagement du site devra faire l'objet d'une réflexion globale prenant en compte ses qualités paysagères particulières. Des orientations d'aménagement et de programmation à l'Ouest du site, prévoient un développement urbain sous la forme d'un habitat individuel et semi-collectif, ménageant des protections vertes importantes et une continuité végétale traversante.

En l'absence d'étude approfondie sur les conditions d'aménagement du secteur le plus proche de la rocade (en dehors du périmètre de l'étude réalisée pour permettre l'implantation d'un établissement de restauration rapide), il sera imposé le respect d'un **recul de 100m minimum pour les constructions en bordure de rocade.**

II. PARCOURS DE LA RN.141

Cette section ne présentant pas d'emprises urbanisables en bordure de voie, elle sort du champ d'application de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

<u>SAINTES SUD</u>



I. PARCOURS DE LA ROCADE SUD-OUEST

Ce parcours va de l'échangeur de Diconche, situé à l'intersection avec la route de Bordeaux - N 137 - à l'échangeur de Voiville situé à l'intersection avec l'ancienne route de Royan - D 150.

C'est sur ce tronçon que vient se raccorder la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), ce qui a impliqué la mise en place d'un nœud d'échange complexe dans ce secteur.

.

SÉQUENCE SITUÉE ENTRE L'ÉCHANGEUR DE DICONCHE ET L'INTERSECTION AVEC LA RCEA 129

Cette séquence, en décaissé sur son plus grand linéaire, offre à ses deux extrémités des vues dégagées vers Saintes et vers le plateau Sud. Elle se trouve bordée par des zones naturelles, qu'il convient de maintenir en l'état pour réduire la vulnérabilité à la pollution de la ressource en eau potable de Lucérat.
Elle s'achève sur les aménagements de la RCEA, véritable tranchée à ciel ouvert mettant à la vue de tous les couches géologiques anciennes.

Les aménagements à envisager en bordure de cette section devront ménager une zone de transition paysagée en bordure de la rocade : **un recul de 100m de l'axe de la rocade sera imposé aux constructions susceptibles d'être édifiées en bordure de cet axe.**

SÉQUENCE SITUÉE ENTRE L'INTERSECTION AVEC LA RCEA ET L'INTERSECTION AVEC LE D 114

Dans cette section, la rocade ménage un cône de vision vers le quartier des Boiffiers dans la direction Nord et vers le plateau agricole dans la direction Sud. Le secteur situé à l'intérieur de la rocade est appelé à accueillir de nouveaux développements résidentiels en continuité avec l'armature urbaine existante.

Il s'agit ici de consolider et de "finir" ce quartier de grands ensembles, en améliorant le maillage Est-Ouest, et en constituant sur la frange sud une limite bâtie à l'épannelage dégradé associant fortement l'élément végétal.

La révision du PLU a été l'occasion de définir des orientations d'aménagements pour le développement du secteur de Surmoreau et Terroquets, au sud et à l'Ouest du quartier des Boiffiers arrêtant le maillage de voirie et la trame paysagère, et précisant l'échelle des opérations et des constructions et les typologies bâties les mieux adaptées au site.

Des principes d'aménagement peuvent d'ores et déjà être précisés dans ce secteur : réservation d'une bande verte en bordure de rocade qui permette d'inclure des équipements de plein air et un cheminement piétons-deux roues, et mise en place d'un réseau de voiries secondaires reliant les différentes opérations; en outre, une limitation des hauteurs semble s'imposer pour les constructions implantées en bordure de rocade, dont la façade devra être particulièrement soignée.

Dans les zones à urbaniser situées à l'Ouest du quartier des Boiffiers, le front bâti sur rocade devra respecter un recul minimum de 75m à partir de l'axe de la voie.

Sur les terrains situés au Sud-Ouest de la rocade, dévolus à l'extension de l'aire d'accueil des gens du voyage, le recul ne sera pas imposé. En revanche, une grande importance devra être donnée à la végétalisation du site pour en faciliter l'insertion et améliorer le confort sonore des résidents.

SÉQUENCE SITUÉE ENTRE L'INTERSECTION AVEC La D 114 ET L'ÉCHANGEUR DE VOIVILLE

Cette section, déjà largement urbanisée, longe à l'Est une zone Urbaine, et à l'Ouest une zone en partie classée Naturelle. Des barrières anti-bruits ont été placées de part et d'autre de la rocade pour limiter l'inconfort sonore des riverains. Ces dispositifs ont également pour effet de supprimer les perspectives visuelles depuis la rocade.
L'application du L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme n'a donc pas lieu de s'appliquer sur cette portion.

II. PARCOURS DE LA SECTION SUD DE L'AUTOROUTE A10

Le long de cette séquence, le tracé de l'autoroute A10 ne jouxte aucune zone ouverte à l'urbanisation, à l'exception d'une petite zone Urbaine, entièrement construite, dans le secteur de Voiville.

Les abords immédiats de l'autoroute ne rentrent donc pas dans le champ d'application de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

III. PARCOURS DE L'AVENUE DE SAINTONGE

Un dégagement végétal d'une ampleur maximal sera à préserver de part et d'autre de cet axe sur toute sa longueur.
Le long de cet axe, Il convient donc de n'autoriser l'urbanisation nouvelle que dans les limites urbanisées existantes.

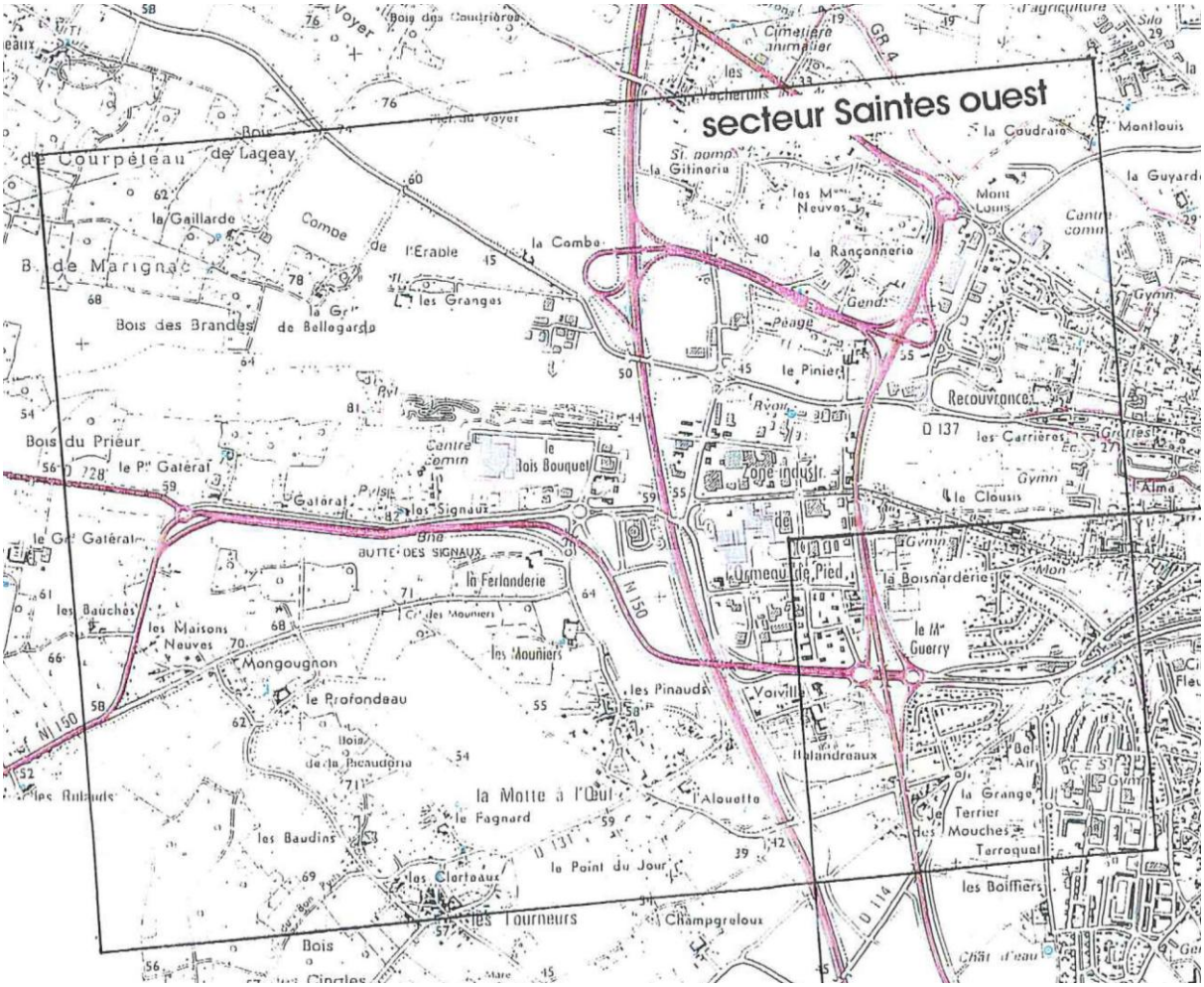
IV. PARCOURS DE LA RN 137

Cette section présente deux séquences sensibles en regard de l'urbanisation future :

- La zone située au droit du hameau de Paban, où un développement linéaire en bordure de voie doit être évité : **un recul de 75m à partir de l'axe sera imposé pour les constructions riveraines.**

- La zone du lotissement de Diconche et la ZA des Charriers, où le phénomène de mitage linéaire doit être évité : **un recul de 75m de l'axe de la route nationale sera également imposé pour les constructions riveraines.**

SAINTES OUEST



I. PARCOURS DE LA ROCADE OUEST

Les secteurs localisés sur les franges de la rocade sont aujourd'hui investis par plusieurs zones d'activités ; urbanisés, ils n'entrent plus dans le champ d'application du L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

II. PARCOURS DE L'AUTOROUTE A10

Les abords de l'autoroute au droit de la Champagne Saint Georges et de la Bobinerie constituent une entrée de ville particulièrement sensible car elle correspond à une "fenêtre" à niveau à partir de l'autoroute sur la section allant de la limite communale à la limite Nord du terrain de l'ancien champ de tir (marquée par une haie arborée).

Sur cette section aujourd'hui urbanisée, la démarche qualité entreprise à l'initiative de la Communauté de Communes du Pays Santon sous le label de "Parc Atlantique" plaidait en faveur d'une structuration du paysage urbain de part et d'autre de la voie, mettant en valeur les continuités végétales et bâties à l'échelle du site élargi.

Le secteur étant maintenant complètement urbanisé, il n'y a pas lieu d'appliquer l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

III. PARCOURS DE LA RD 150

Le seul secteur urbanisable qui jouxte cette voie est la zone jouxtant le Végas, dans le prolongement Sud de la zone d'activités de la Champagne Saint Georges.

Une réflexion approfondie doit impérativement être réalisé dans cette zone, afin de garantir l'unité d'aspect des constructions, le traitement paysager de cette façade d'entrée de ville devant faire l'objet d'un soin particulier.
Soulignons que l'aménagement des abords immédiats de la voie (plantations, normalisation de la signalétique publicitaire...) constitue une priorité, compte tenu de l'hétérogénéité d'aspect des zones commerciales riveraines.

IV. PARCOURS DE LA RN 137

La mise en valeur des abords de la voie devra tendre ici à renforcer le caractère naturel de la séquence qui précède immédiatement l'entrée dans la ville.

La seule séquence urbanisable en bordure de voie correspond à une zone pouvant accueillir des équipements publics où devra être respecté **un recul de 100m de l'axe de la route nationale pour les constructions riveraines.**

Compléments sur les informations relatives au Plan de Prévention des Risques d'Inondations (paragraphe19.4.3 du rapport de présentation du PLU approuvé le 20 décembre 2013)

METHODE D'ELABORATION TECHNIQUE DE LA REVISION DU PLAN DE PREVENTION DES RISQUES INONDATIONS

a-RECHERCHE DES ÉVÉNEMENTS HISTORIQUES

Cette analyse a été menée par des investigations distinctes:

- Rencontres avec l'ensemble des municipalités du secteur d'étude,
- Rencontres avec des acteurs locaux (riverains de la Charente, Institution Interdépartementale d'Aménagement de la Charente et de ses Affluents (IIAFCA), association des riverains de la Charente, service prévision des crues Littoral Atlantique…),
- recherche d'informations historiques sur les inondations aux archives départementales,
- consultation des études déjà menées sur le secteur.

A l'issue de cette phase d'étude, un état des lieux exhaustif de la connaissance historique des problèmes d'inondation sur le secteur d'étude a été établi.

b-LES CRUES HISTORIQUES

La recherche de renseignements sur les crues historiques revêt une importance considérable quant à l'évaluation du risque inondation sur le secteur d'étude. Il est à noter que, pour les différentes crues, aucune donnée relative aux remontées de la nappe phréatique n'a été trouvée ; on ne peut donc pas juger du rôle de ce phénomène dans les inondations de la Charente, et ce quelle que soit la crue subie. Les paragraphes suivants présentent les principales crues répertoriées sur la Charente dans le secteur d'étude.

c-CHRONOLOGIE DES PLUS FORTES INONDATIONS SUR LE SECTEUR D'ÉTUDE

D'âpres les témoignages et les archives, les plus fortes inondations recensées sur la Charente sont les suivantes, notamment à Saintes au pont Palissy :

- hiver 1779,
- 1842,
- 1859,
- 9 décembre 1882,
- 19 février 1904,
- 10 janvier 1961,
- 24 décembre 1982,
- 8 janvier 1994.

Mais d'autres débordements ont eu lieu sur ce secteur avec des hauteurs d'eau un peu moins significatives (d'après les informations recueillies). Il s'agit en particulier des débordements de 1579, 1872, 1911, 1912, 1923, 1936, 1939, 1944, 1952, 1955 et 2000 qui fut spectaculaire par sa durée.
La crue de 1779 malgré des travaux réalisés sur le fleuve, fut tout aussi remarquable. Le niveau atteignit 7,65 m (le lieu et la référence ne sont pas cités dans le "Sud-Ouest" du 05 janvier 1966) et les dégâts furent importants sur toute la région. La cote est estimée à 7,32 m IGN69.

La crue de 1842
La crue de 1842, due à des pluies d'orages, a été bien dépassée par celle de 1904 (cf. "L'indépendant de la Charente Inférieure" du 20 février 1904) et a atteint la cote de 7,00 m au-dessus de l'étiage a Saintes, ce qui correspond a une cote de 6,83 m IGN69.

La crue du 9 décembre 1882
Suite aux fortes pluies de début décembre 1882, la Charente débordait subitement. Le 9 décembre, cette crue prenait de grandes proportions et la cote atteignait 6,35 m au-dessus de l'étiage à Saintes ("Le Rappel charentais" du 15 décembre 1882). Cette crue ne dura cependant que 3 ou 4 jours, mais fut la plus forte depuis 1842.

La crue du 19 février 1904
Suite a de longs mois pluvieux, la Charente a débordé, entrainant des dégâts particulièrement importants. Les cotes atteintes furent au pont Palissy (par rapport au zéro Bourdaloue) :

- le mardi 16 : 6,64 m,
- le mercredi 17 au matin : 6,80 m,
- le jeudi 18 au matin : 7,10 m (soit environ 6,77 m IGN69),
- le vendredi 19 (maximum) : 7,25 m (soit 6,92 m IGN69).

Cette inondation, bien qu'exceptionnelle et catastrophique, était inferieure de 40 cm a celle de 1779 ("L'indépendant de la Charente Inférieure" du 20 février 1904 déjà cité). De nombreux sinistrés ont du être évacués et de nombreuses routes et rues ont été coupées, dont la route basse de Chaniers qui était inondée par endroits par 2,5 à 3 m d'eau.

La crue du 10 janvier 1961
Les fortes pluies de ce début d'année, tombées sur des sols déjà saturés en eau, ont entrainé une montée de la Charente, qui, le 6, atteignait la cote de 5,76 m à Saintes ("Sud-Ouest" du 6 janvier 1961) soit 5,43 m IGN69. La crue s'est accentuée jusqu'au 9, ou la Charente a atteint environ la cote de 6,90 m à l'ancienne échelle Bourdaloue située au pont Palissy ("Sud-Ouest" du 9 janvier 1961) soit 6,63 m IGN69.
De nombreuses maisons et fermes ont du être évacuées à Salignac-sur-Charente, Rouffiac, Saint-Sever-de-Saintonge, Chérac et Chaniers. Le village de Courcoury était complètement isolé.

La crue du 24 décembre 1982
L'automne 1982 a connu une pluviosité record. Au cours des 10 premiers jours de décembre, suite à un temps doux, couvert et surtout très pluvieux, le niveau de la Charente est monté pour atteindre une cote inférieure à l'épisode de janvier 1982. Ceci a constitué l'amorce de cette crue.
Puis, deux jours d'accalmie (les 14 et 15) entrainent une montée plus lente des eaux. Mais de nouvelles chutes de pluies (les 16 et 17) sur des terres déjà inondées entrainent une élévation brusque des niveaux des rivières. A ce moment-la, ces inondations n'atteignent cependant pas les niveaux de celles de février 1904.
C'est à la suite d'un troisième épisode extrêmement pluvieux (les 19 et 20) que la crue prend son caractère exceptionnel et que la cote maximale atteint 6,99 m IGN69 au pont Palissy.
A Saintes ou environ 400 habitations ont été inondées dont plus de 100 par plus d'un mètre d'eau. Aux Gonds, 200 maisons ont été inondées. La route basse de Cognac à Saintes est coupée. Partout, les champs sont à blanc.

La crue du 8 janvier 1994

Les pluies diluviennes tombées les derniers jours de l'année 1993 ont entrainé à Saintes une forte montée des eaux. Le 3 janvier 1994, la cote d'alerte est dépassée depuis deux semaines et plusieurs rues de Saintes sont déjà inondées. Jusqu'au 7 janvier, l'eau continue de monter sur la Charente, la Seugne et la Seudre. Le 8, la Charente atteint son maximum avec 6,82 m IGN69 au pont Palissy.

La décrue s'amorce à partir du 9 janvier. Avec environ 380 maisons inondées dont 25 par plus d'un mètre d'eau, la crue de 1994 a été quasiment aussi dévastatrice que celle de 1982.

d-D'AUTRES INONDATIONS RECENSÉES

Plus récemment, la cote d'alerte au pont Palissy a été largement dépassée à de nombreuses reprises, entrainant l'inondation des parties basses a proximité de la Charente. Il s'agit en particulier des crues :

- de 1998, dont la cote maximale fut de 5,62 m IGN69,
- de janvier 2000, dont la cote maximale fut de 5,37 m IGN69,
- du 14 novembre 2000, dont la cote maximale fut de 5,92 m IGN69,
- du 2 décembre 2000, dont la cote maximale fut de 5,67 m IGN69,
- du 3 avril 2001, dont la cote maximale fut de 5,31 m IGN69.

e-INONDATIONS AYANT FAIT L'OBJET D'ARRÊTÉS DE CATASTROPHES NATURELLES (DE 1992 À 2003)

Une recherche auprès de la préfecture de la Charente-Maritime a permis de recenser les inondations ayant fait l'objet d'arrêtés de catastrophe naturelle depuis 1992. Cet inventaire fait l'objet du tableau page suivante.

Deux inondations ont donc principalement fait l'objet d'arrêtés de catastrophes naturelles sur toutes les communes du secteur d'étude : celles de janvier 1994 et de décembre 1999 (liées aux effets de la tempête).

Communes	Date de l'arrêté	Date de parution	Période inondée
Berneuil	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Brives-sur-Charente	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Chaniers	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Chérac	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Courcoury	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Dompierre-sur-Charente	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Les Gonds	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Montils	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Rouffiac	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	18/08/95	08/09/95	17/01/95 au 31/01/95
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Saintes	05/01/94	21/01/94	22/06/93
	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Saint-Sever-de-Saintonge	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99
Salignac-sur-Charente	26/01/94	10/02/94	30/12/93 au 15/01/94
	29/12/99	30/12/99	25/12/99 au 29/12/99