

Présentation



Bateaux de pêche au Pouliguen - SIGNAC 1928 -
Metropolitan Museum of Art, New York City;
Robert Lehman Collection, 1975



Les éléments terre



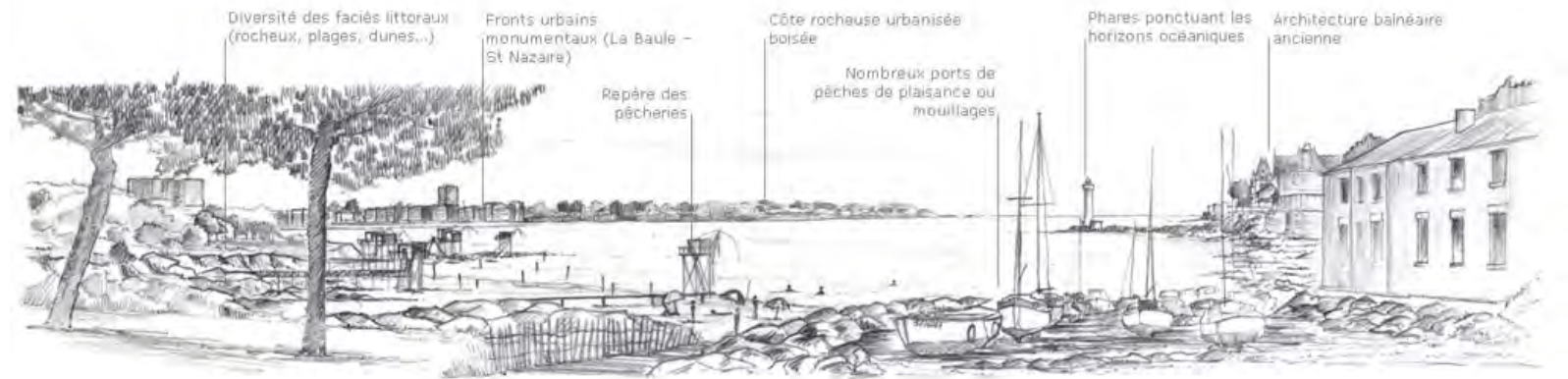
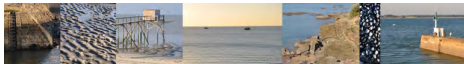
Matières architecturales



Infrastructures et économie



Les formes de l'eau



Ambiances paysagères de la côte urbanisée

« Nous suivons la plage à l'extrême bord de l'eau jusqu'au milieu de la Baie et souvent jusqu'à assez loin à Pornichet. Ici brusquement l'atmosphère change. Les immeubles sont moins luxueux, la foule plus populaire. » - G. Simenon - Mémoires intimes

A l'approche du littoral atlantique, le paysage se transforme ; il s'urbanise de manière quasi continue, et la végétation sculptée par le vent et modelée par les embruns change de silhouette. Avec un air chargé d'iode et scandé par le cri des mouettes, entre les villas colorées aux noms évocateurs, le paysage prend des airs de vacances. Si la côte est souvent rocheuse et sa découpe amorce le faciès des côtes bretonnes, elle se pare aussi de longues plages sableuses et de grands cordons dunaires qui rappellent les côtes vendéenne. Le littoral départemental est donc varié, à multiples facettes mais son grand trait commun est sans aucun doute le développement urbain qui jalonne toutes les côtes et tend à unifier leur paysage. Le point d'orgue de cette urbanisation est certainement l'embouchure de la Loire où s'est développée l'agglomération nazairienne.



Les éléments terre

Avec ses conditions particulières, à la fois climatique (embruns, vents), de sol (rocheux ou dunaire) et de pression humaine, la végétation littorale se distingue réellement de celle du reste du département. Par son adaptation à ce milieu spécifique, la végétation dunaire est plutôt rase, avec des teintes grisées et des parfums parfois puissants comme celui de l'hélichrysum. Lorsque l'effet des vents est filtré par les premiers arbustes (souvent du prunellier, des saules dans les parties plus humides et parfois des chênes verts) un cordon boisé de pins ou de cyprès marque l'horizon rétro-littoral de leur silhouette graphique sombre. Plus en arrière, on retrouve les restes d'un bocage aux chênes nanifiés par la pauvreté des sols et la force des vents. Les zones les plus rocheuses sont quant à elles recouvertes de landes à ajoncs qui illuminent les côtes en période de floraison.



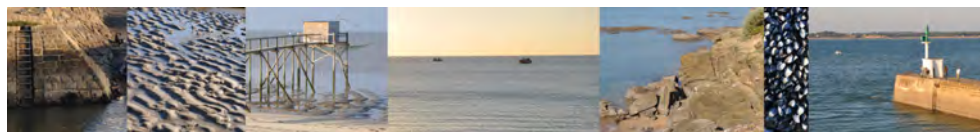
Matières architecturales

La particularité de cette unité en matière de bâti est certainement le caractère très récent de la majeure partie des constructions. Rares sont les villages qui étaient implantés directement sur la côte (notons quelques ports anciens comme La Turballe, Piriac, Pornic). L'habitat et surtout les résidences secondaires se sont surtout développés avec l'explosion du tourisme balnéaire. On retrouve ainsi l'architecture variée et ornementée des villas du début du XIX^{ème} siècle qui ont laissé place progressivement aux immeubles de location ou de résidences secondaires. On retrouve nettement sur le littoral les différences architecturales entre le nord Loire (ardoise) et le sud Loire (tuile).



Infrastructures et économie

La mise en place des infrastructures pour desservir le littoral a littéralement été le moteur du développement non seulement de l'économie de ce territoire mais surtout de l'explosion de l'économie résidentielle. Ainsi la voie ferrée (notamment la ligne qui dessert la Baule, Le Croisic et celle de Pornic) a très tôt lancé le développement de l'économie balnéaire de ces stations. La route bleue a également été un élément déterminant du développement de la côte avec notamment le franchissement de l'estuaire par le Pont de Saint Nazaire. Outre les activités de port de pêche et de plaisance sur l'ensemble de la côte, c'est certainement les chantiers navals de Saint Nazaire qui constituent les paysages industriels les plus singuliers sur l'unité.

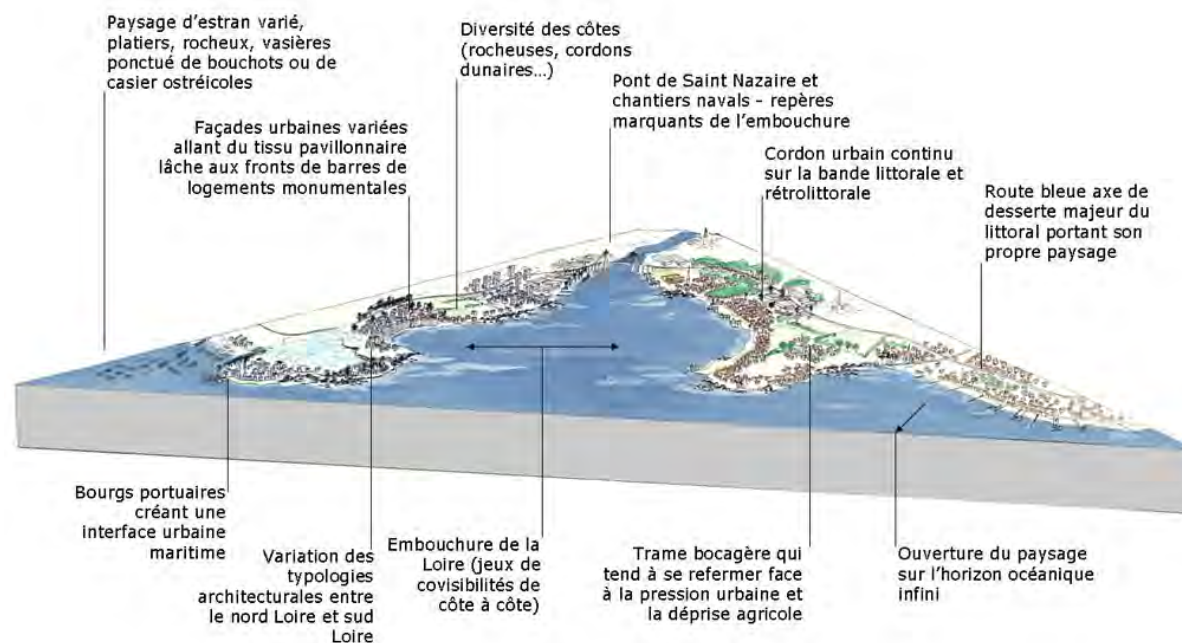


Les formes de l'eau

L'élément majeur de cette unité paysagère est sans aucun doute l'Atlantique avec ses paysages marins sans cesse renouvelés : avec le jeu des marées qui

dévoilent des estrans rocheux couverts d'algues ou sableux irisés de vaguelettes et les couleurs de l'eau changeant au gré des saisons et de la météo, le paysage de la côte est sans cesse renouvelé. L'eau paraît ici indomptable et s'étend jusqu'à un horizon très lointain mis en scène dans de somptueux couchers de soleil (la côte est majoritairement orientée vers l'ouest). La côte s'accompagne également de tout un patrimoine spécifique de quais pavés, de mouillages et de pêcheries.

Bloc diagramme : La Côte urbanisée



Eléments caractéristiques



Port urbain traditionnel



Côte rocheuse et falaises



Pêcheries



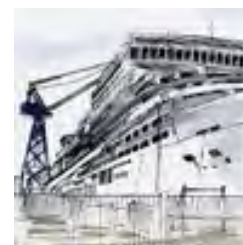
Littoral urbanisé



Plages et cordons dunaires



Estuaire ligérien



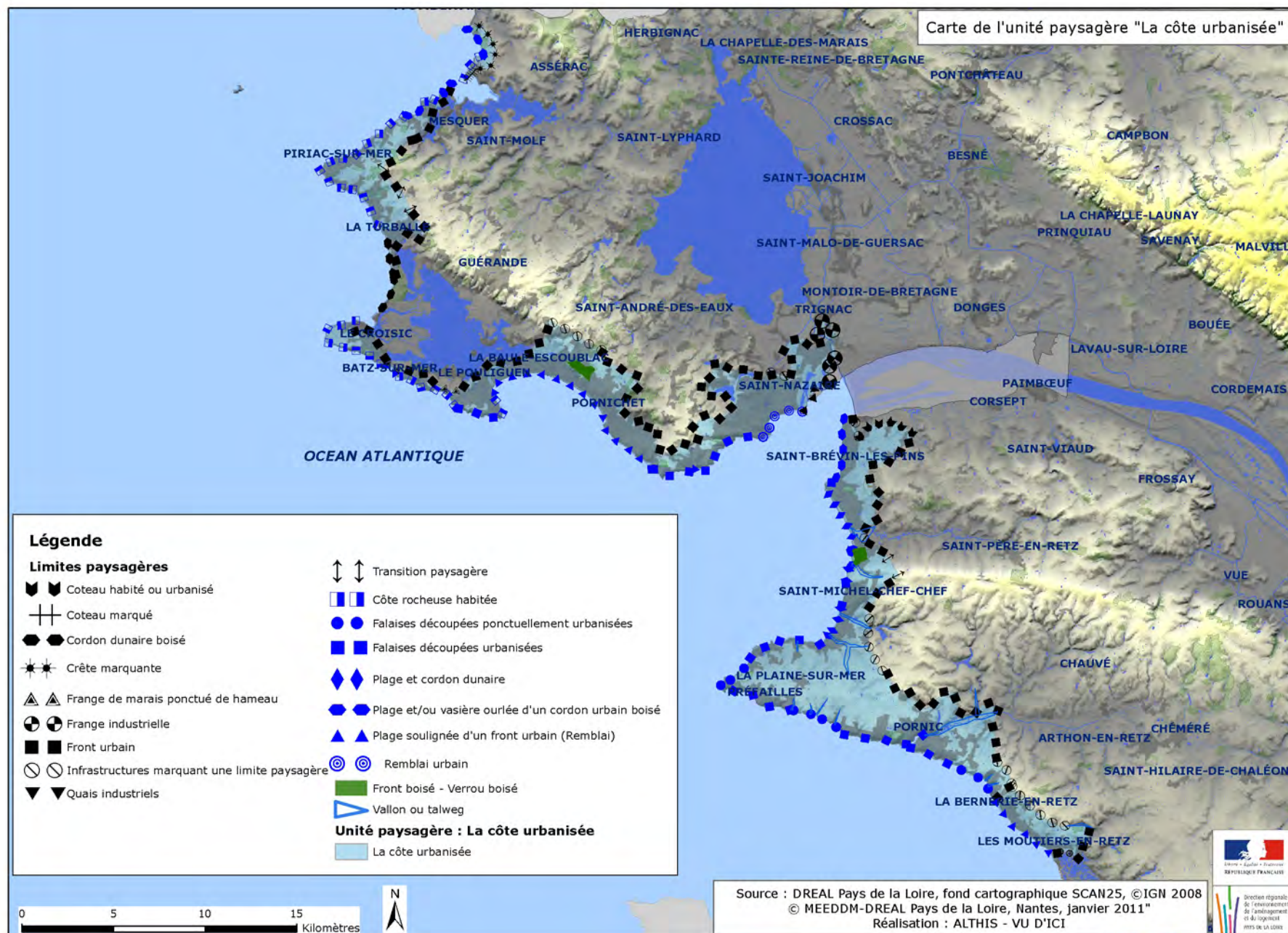
Chantiers navals et port industriel



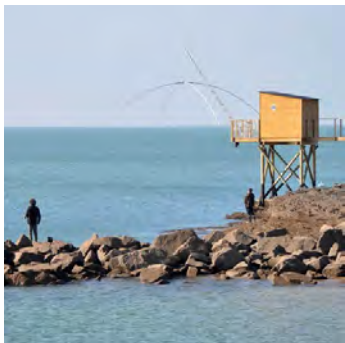
Etalement urbain pavillonnaire



Architecture b



Les limites de l'unité



Une ouverture sur l'océan à l'ouest avec le dessin cotier comme limite terrestre

La limite ouest est en fait une ouverture sur l'océan. Le paysage "terrestre" se termine sur une côte très diversifiée. Entre la côte rocheuse découpée avec des falaises plus ou moins prononcées et les vastes cordons dunaires, le littoral de Loire-Atlantique présente des paysages très variés.

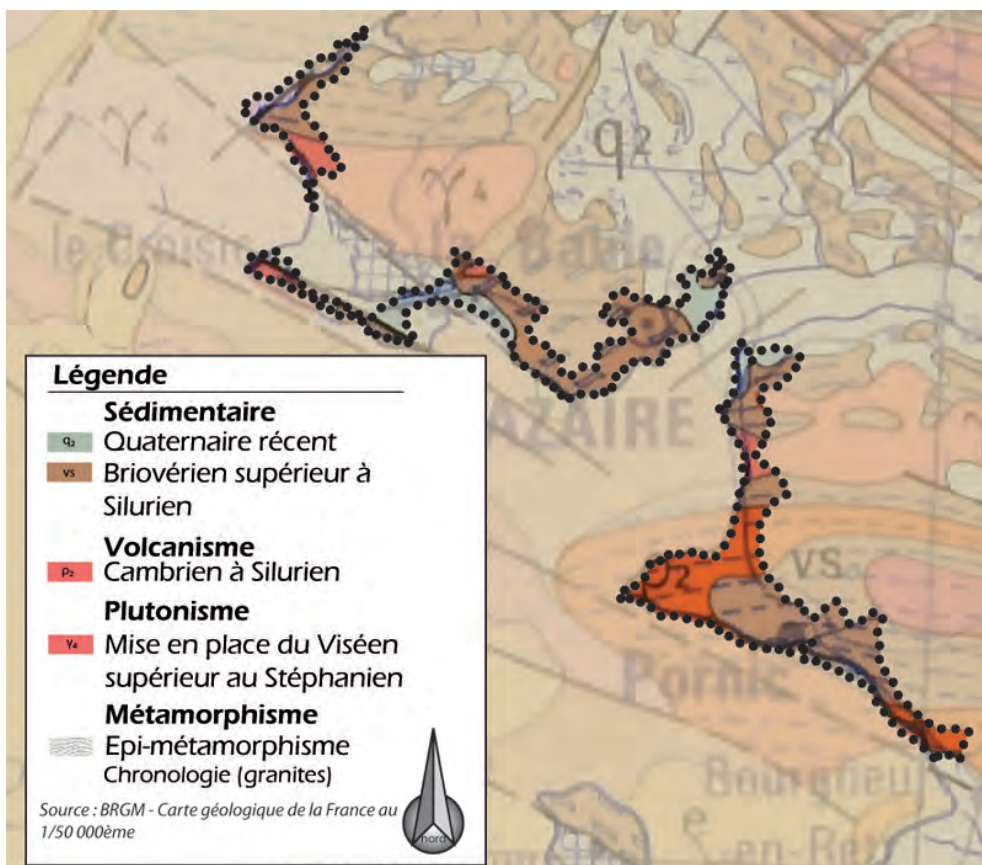


La route bleue et les boisements qui marquent une limite nette dans le paysage

A l'est, l'unité est limitée par une frange urbaine plus ou moins diffuse. Elle s'accompagne en général d'un cordon boisé ou de zones de friches souvent liées à de la déprise agricole. La route bleue constitue par ailleurs une limite souvent franche à cette urbanisation. Rupture fonctionnelle et physique, cette voie se retrouve parfois au cœur de zones d'extensions urbaines, notamment au niveau des échangeurs.

Description

LES COMPOSANTES PHYSIQUES IDENTITAIRES



Extrait de carte géologique du littoral de Loire Atlantique

La configuration actuelle de la côte de Loire-Atlantique est l'héritage d'une histoire géologique ancienne qui combine à la fois des conditions d'orogénèse (formation de montagne) liées à une subduction et des phénomènes variés d'érosions et sédimentations.

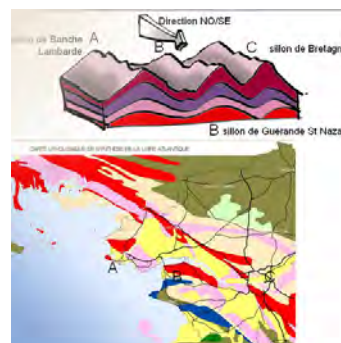


Schéma de principe de formation géologique au paléozoïque

Au paléozoïque, les plissements hercyniens marqués par une direction varisque (nord ouest / sud est) se traduisent par une importante chaîne de montagnes. Cette direction structurante qui se met en place dès cette époque, se lit encore aujourd'hui.

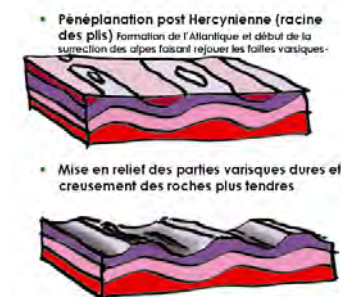


Schéma de principe de formation géologique au mésozoïque

La pénéplation (érosion jusqu'à aplanissement) post hercynienne (- 250 millions d'années) met à nu la racine de ces plis. A cette époque, l'Atlantique est en formation et la naissance des Alpes fait rejouer les failles varisques. L'érosion marine, en creusant les roches plus tendres, met en relief les parties varisques plus dures; le socle paysager hérité de l'ancienne chaîne de montagnes se met en place.

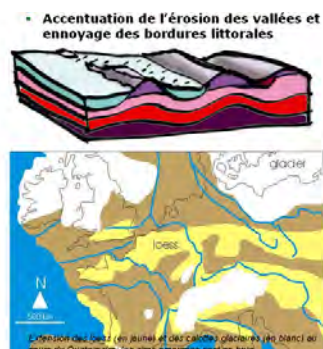
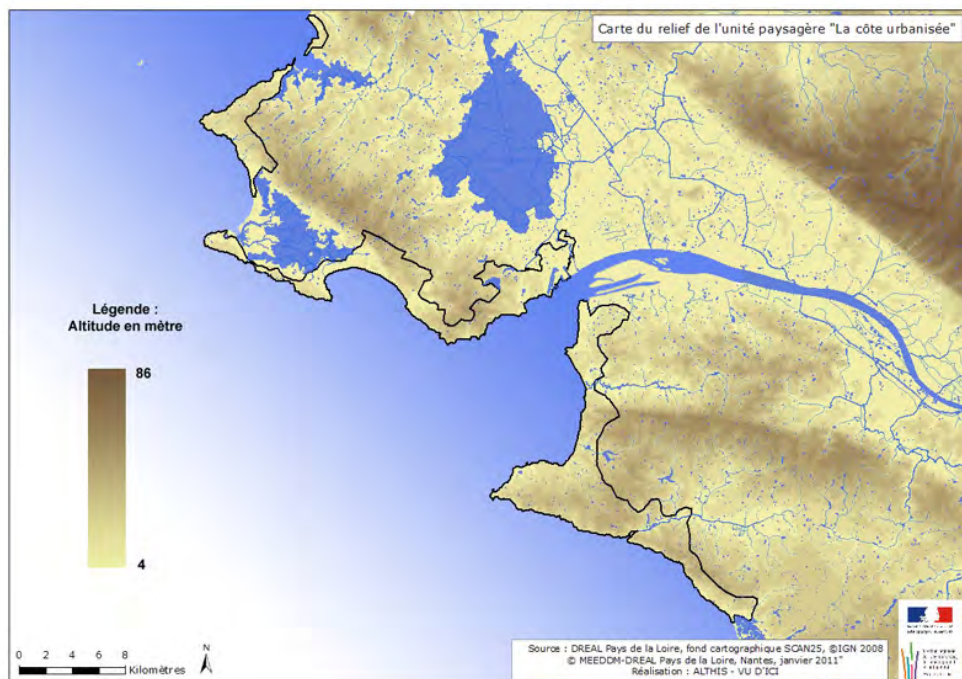
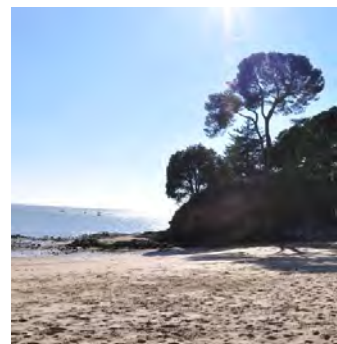


Schéma de principe de formation géologique au cénozoïque

Les dernières ères géologiques sont marquées par l'accentuation de l'érosion des vallées (liée à des périodes de glaciation qui ont largement éloigné le littoral), puis l'envoyage des bordures littorales qui va progressivement former le littoral que l'on connaît aujourd'hui et les marais rétro-littoraux.



Carte du relief et de l'hydrographie de l'unité



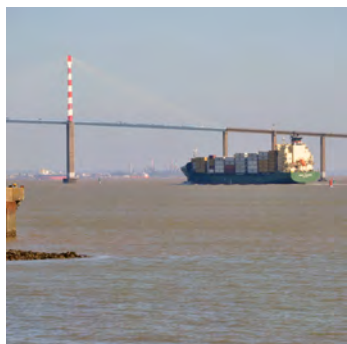
Morphologie des côtes rocheuses (Saint Nazaire)

Cette histoire géologique se traduit directement dans la géomorphologie des côtes : des barres rocheuses orientées nord-ouest sud-est parfois reliées au continent par des cordons dunaires. Cela induit une hydrographie particulière, puisque l'inclinaison des plateaux renvoie les eaux en général vers les terres ce qui explique qu'on ne retrouve pas avec la même fréquence les configurations en abers (ou rias) identitaires de la côte bretonne.



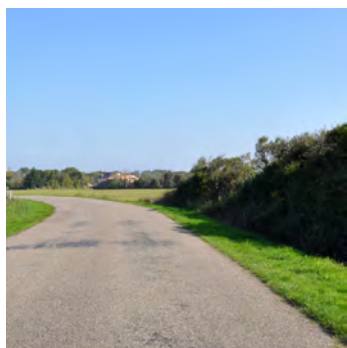
Vue sur l'océan depuis le fond de la ria de Pornic

La Ria de Pornic est un exemple marquant de ces ambiances. En général, la côte est plutôt découpée par des micro-vallons plus discrets.



Jeux de covisibilité et trafic maritime dans l'estuaire de la Loire

L'estuaire de la Loire qui semble s'ouvrir sur une immense baie, offre une configuration tout à fait singulière mettant en relation visuelle le littoral nord et le littoral sud. Ces jeux de covisibilité s'accroissent très nettement plus l'on s'approche du pont de Saint Nazaire. Par ailleurs, le chenal balisé par les phares et emprunté par les cargos et les bateaux qui viennent charger ou décharger au port de Donges, Montoir, St Nazaire constitue une animation forte du paysage océanique.



Bocage sculpté par le vent sur le plateau de la Plaine sur Mer

Sur ces plateaux cristallins littoraux, le paysage rural était majoritairement bocager (avant de s'urbaniser largement). Les haies denses relativement basses étaient en général déformées par le vent et présentaient souvent des conifères en alternance avec des saules et des chênes. Ce cloisonnement de l'espace limitait largement les vues en promontoire sur l'océan qui se livrent du coup au dernier moment ou depuis les points les plus hauts du plateau.



Terrain à caravane et ses plantations horticoles

Avec le développement touristique du littoral, les années 80 ont été marquées par le développement du système des 'terrains à caravane'. Face à la déprise agricole et à la pression urbaine, les champs ont souvent été revendus à des particuliers qui venaient y passer les vacances. Cela s'est traduit par un aménagement souvent sommaire de ces terrains (sanitaires de fortune, abris...) et une plantation ornementale qui se lit clairement aujourd'hui dans le paysage malgré l'éradication partielle du phénomène. Cette trame bocagère s'est donc refermée et si l'on ajoute ce phénomène au développement urbain cette fermeture du paysage induit une découverte du littoral au dernier moment.



Pêcheries sur le cordon dunaire des Moutiers en Retz

Aujourd'hui, ce sont plutôt les activités d'ostréiculture et de pêche qui se lisent encore sur le littoral notamment à l'interface avec le marais Breton et les marais du Mes. Cela se traduit par des parcs à huîtres ou des forêts de bouchot qui se dévoilent à marée basse et des bassins d'élevage en arrière du trait de côte. Par ailleurs, les petites cabanes suspendues des pêcheries et leur carrelet tendu vers le ciel ponctuent tout le littoral du département de leur silhouette graphique sur les estrans rocheux.

L'EMPREINTE HUMAINE



Golf Estuaire de la Loire-Maritime pendant les hauts niveaux de la transgression flandrienne (source : J. Le Ruyet, La Loire Atlantique, pays d'eau)

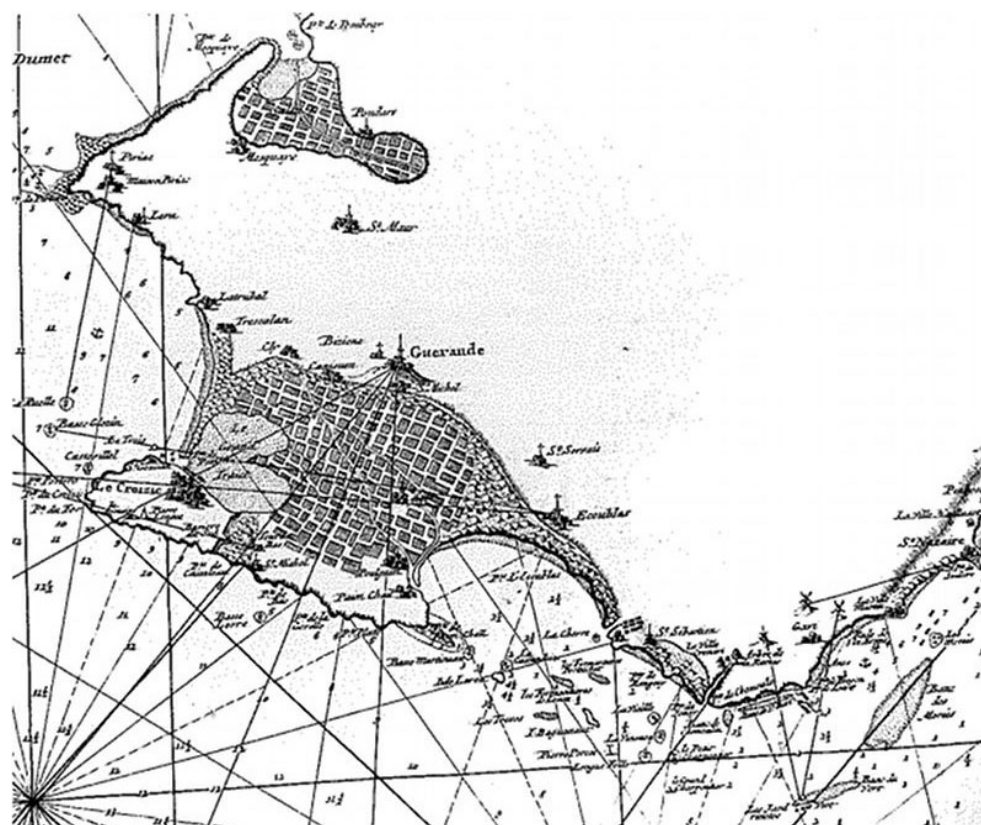
L'estuaire et le littoral sont occupés dès la préhistoire. De nombreux mégalithes y sont encore visibles, comme le tumulus de Dissignac près de Saint-Nazaire ou le cairn des Mousseaux à Pornic. Une partie du patrimoine mégalithique a été recouvert par les eaux, le niveau de la mer ayant varié au fil du temps.

Les premières traces de l'exploitation du sel remontent à l'époque Celte, et les premières salines à l'époque romaine.

En 851, le traité d'Angers permet aux Bretons d'élargir leur territoire en occupant le pays rennais, le pays nantais et le pays de Retz.

Au Moyen-âge, des places fortes stratégiques comme Pornic et Machecoul sont édifiées entre Bretagne et Poitou. Les marches séparantes de Bretagne et Poitou étaient situées de part et d'autre du Falleron. Ce n'est donc pas la Loire qui constitue la frontière. Ce fleuve a toujours été, au contraire, un lien essentiel entre les deux rives d'une même province. Il était la voie naturelle qui permettait les échanges de tous ordres, tant sur le plan économique, à une époque où tout le commerce se faisait par voie maritime ou fluviale, que sur le plan des idées et

des modes de vie.



Détail de la 8ème Carte particulière des Costes de Bretagne qui comprend l'entrée de la Loire et l'Isle de Noirmoustier, publiée par Neptune Fra

Du XIV au XVIIème siècle, on assiste à un fort essor du commerce du sel. À partir du XVIème siècle, l'ensablement de ses sites portuaires et l'affaiblissement du sel comme monnaie d'échange font perdre à Guérande sa puissance maritime au profit du Croisic et du Pouliguen.

Très tôt, le territoire de l'estuaire joue un rôle majeur dans le commerce international.

L'activité portuaire de l'avant-port de Nantes se déplace de Paimboeuf à

Saint-Nazaire pendant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

Les activités économiques ont marqué en profondeur l'identité du territoire : la saliculture, le commerce triangulaire, la construction navale, ... puis de nos jours le tourisme balnéaire et le développement du secteur tertiaire et du secteur résidentiel.

Au XIX^{ème} siècle, l'arrivée du chemin de fer a une incidence forte sur le développement urbain : désormais, celui-ci se tourne vers le littoral plutôt que vers les marais salants (Batz-sur-mer). On assiste au développement du tourisme balnéaire.

Depuis, le front de mer a revêtu une allure très urbanisée. Les infrastructures routières n'ont cessé de se développer, et avec elles l'étalement urbain, qui progresse sur l'ensemble du territoire situé à proximité du littoral.

HABITAT ET ARCHITECTURE

- Au Nord de l'Estuaire

Les matériaux de construction utilisés sur l'unité sont le granit et le schiste. Les matériaux de couverture utilisés sont l'ardoise et le chaume.

Le paysage est marqué par ailleurs par des éléments remarquables? tels que monolithes, moulins, châteaux, pêcheries, écluses et barrières des marais.



Habitat de style Breton à gauche, maisons de pêcheurs à droite

On y retrouve trois principaux types architecturaux : la maison du type paludier, la maison du type breton et la maison du type briéron.



Habitat paludier



Maison briéronne

Les villages paludiers, tournés vers les marais salants et non vers le littoral, sont constitués de maisons de paludier et de salorges.

Des exemples de maisons briéronnes sont observables à l'est de l'unité. La maison briéronne présente des murs en pisé revêtus d'enduits blancs et un toit de chaume à forte pente. Elle ne comporte qu'un seul niveau, mais dispose d'un vaste grenier. On retrouve des cheminées en pisé très basses, de petites portes et fenêtres, et des menuiseries peintes en vert, bleu ou jaune vif.



Exemple d'architecture balnéaire de la Baule : maison bourgeoise et hôtel

L'architecture balnéaire a développé au XIX^{ème} et XX^{ème} siècle un vocabulaire propre : maisons bourgeoises de La Baule, immeubles collectifs en front de mer, hôtels, lotissements pavillonnaires (résidences secondaires)...



Front de mer de La Baule

Saint-Nazaire et La Baule abritent par ailleurs, des tours de logements collectifs qui marquent fortement l'horizon.

- Au Sud de l'Estuaire



Maisons de style latin type vendéen

Au sud de l'estuaire, on retrouve essentiellement le style latin, type vendéen. Les matériaux de construction utilisés sur l'unité sont le granit, le schiste et le calcaire.

Les matériaux de couverture utilisés sont la tuile canal et le chaume. Le plan de ce type de maison s'étend en longueur et la maison ne comporte généralement pas d'étage. Les murs extérieurs sont faits de petites pierres maçonneries d'argile et la plupart du temps enduits et blanchis à la chaux. Le toit à très faible pente est fait de tuile creuse romaine, dit canal ou « tige de botte », pigeonné sur sa majeure partie ou en totalité. Il est souvent doté d'une corniche composée d'une ou deux rangées de tuiles creuses en brique dite « génoise ».



Architectures traditionnelles du sud de l'unité (La Bernerie-en-Retz, Pornic)

On retrouve aussi une empreinte forte de l'architecture balnéaire avec des villas, des immeubles collectifs en front de mer, des hôtels, des lotissements pavillonnaires (résidences secondaires), mais aussi des colonies de vacances, des campings et des caravanes isolées.



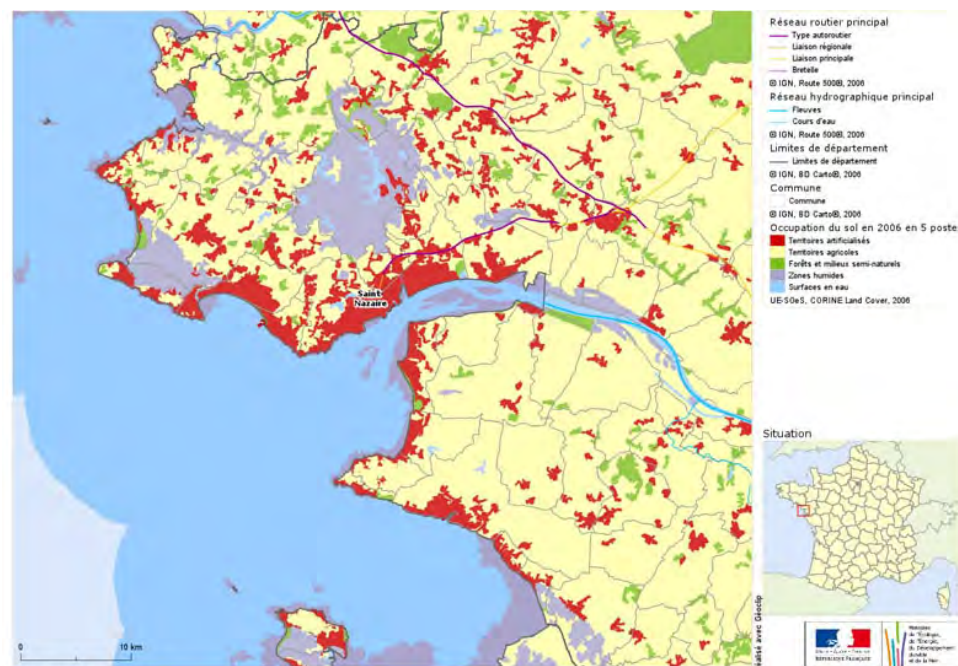
Architecture balnéaire du sud de l'unité

Le littoral sud est fortement marqué par des constructions légères : pêcheries, barrières...



Pêcheries et barrières

ORGANISATION URBAINE



Occupation du sol en 2006 en 5 postes (source : CORINE Land Cover)

La côte est clairement soulignée par une urbanisation quasi continue.

- Au Nord de l'Estuaire

Le développement est contraint par les espaces de marais au Nord (Guérande et Brière). L'unité n'englobe que les espaces urbanisés de la côte.

La structure des bourgs anciens a souvent été dictée par le commerce du sel et la pêche : Le Croisic et La Turballe sont tournées vers le Traict et la Rade du Croisic, Batz-sur-Mer vers les Marais salants. Le Pouliguen n'est encore à l'origine qu'un village de Batz-sur-Mer, Pornichet un quartier de Saint-Nazaire, et La Baule une dune de sable.



Carte des pressions urbaines exercées sur le territoire - Proscot - projet de SCOT de Cap Atlantique

- Au Sud de l'Estuaire

Ces communes balnéaires doivent leur développement à l'arrivée du train en 1879. La commune de Mesquer présente une structure éclatée remarquable, avec le bourg de Mesquer, le petit port typique de Kercabellec d'où était autrefois exporté le sel, et la station balnéaire de Quimiac. Aujourd'hui, c'est surtout l'activité balnéaire qui a redéfini les paysages, et des pressions fortes sont observées aux abords du littoral, des zones agglomérées et des principales voies de desserte.

Au sud, les bourgs étaient le plus souvent implantés dans l'arrière-pays (bourgs de plateau de La Plaine-sur-Mer, Saint-Brévin, Saint-Michel-Chef-Chef, ...) tandis qu'on retrouvait des villages de pêcheurs près des côtes. L'occupation du littoral est donc très récente, et si la pression rétro littorale rattrape peu à peu le bourg traditionnel, les tissus urbains et les identités demeurent fortement différenciés.



La Plaine-sur-Mer, village de pêcheurs du Cormier (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique <http://www.loire-atla>)



Préfaillies, un bourg implanté à cheval sur une vallée (cours d'eau aujourd'hui couvert)

Sur la côte de Jade, de nombreux bourgs sont implantés sur des vallées perpendiculaires à la côte. Les cours d'eau ont par la suite été couverts ou comblés, comme à Préfaillies. Le bourg Pornic est implanté sur sa Ria, principalement sur sa rive Nord. La commune se développe aujourd'hui fortement sur la rive Sud. Les Moutiers-en-Retz est aussi un bourg structuré sur un vallon.



Tharon Plage - Géoportail

Le secteur de Tharon Plage sur la commune de Saint Michel Chef Chef possède une organisation urbaine atypique. Il s'agit d'une ville balnéaire sur le modèle des villes nouvelles, avec selon les quartiers un plan en damier ou un plan en étoile. Les voies sont larges, parfois surdimensionnées, et le mobilier urbain est très marquant.



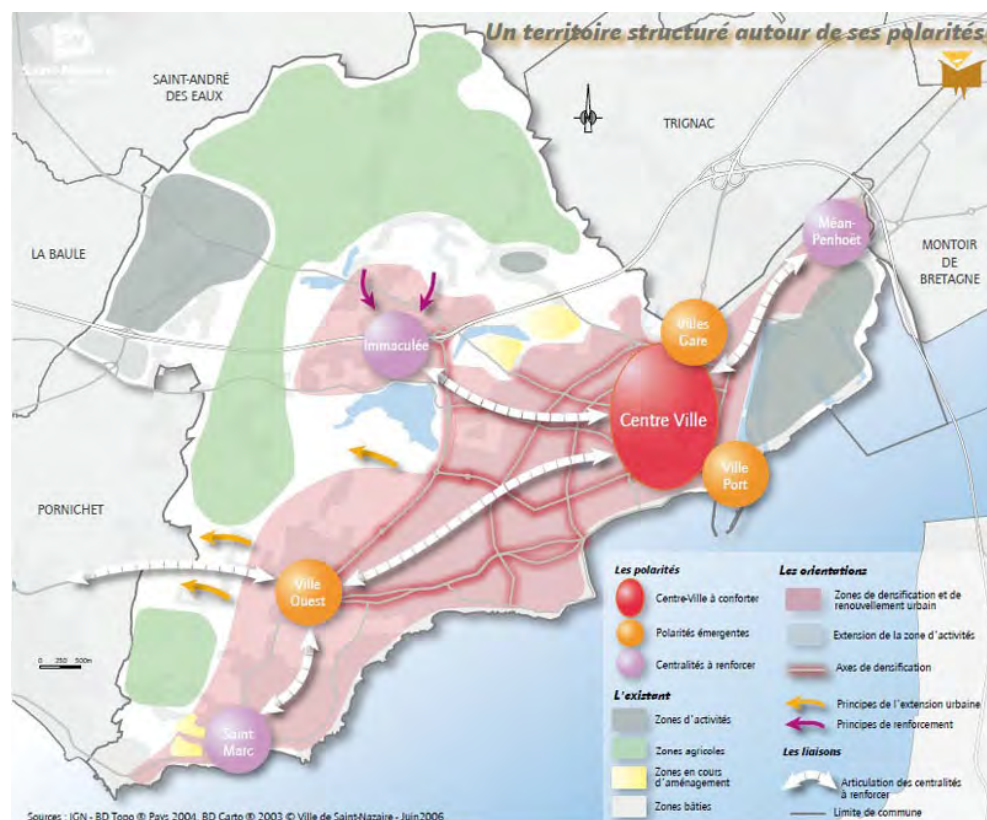
Les ensembles balnéaires forestiers

L'unité compte plusieurs ensembles balnéaires forestiers remarquables : la Baie de Pont-Mahé, la station balnéaire de Quimiac, qui s'est développée au cours de la seconde partie du XXe siècle dans le bois de pins compris entre l'Océan Atlantique et l'ancien village de Quimiac, La Baule (dunes plantées suite à l'ensablement d'Escoublac, puis urbanisées après l'arrivée du chemin de fer), St-Brévin où les dunes ont d'abord été boisées pour stabiliser le terrain, avant l'arrivée des constructions balnéaires, mais aussi Tharon Plage et Saint-Michel-Chef-Chef, où les nouveaux quartiers balnéaires ont été d'abord construits, puis boisés jardin par jardin.

L'organisation urbaine de la ville de Saint-Nazaire est unique. La ville a connu une expansion phénoménale en seulement un siècle avant d'être rasée pendant la seconde guerre mondiale puis reconstruite. Enfin, elle a traversé une crise économique impliquant une reconversion et un renouvellement urbain complet (voir partie évolution).

La ville réussit aujourd'hui le pari de se tourner à nouveau vers la mer (contrairement à l'orientation initiale du plan de reconstruction) et de relier ses différentes composantes (centre ville, quais, parc...). Elle réunit des typologies architecturales très diversifiées.

La commune abrite par ailleurs des fonctions économiques qui marquent fortement le paysage : chantiers navals, plate-forme portuaire et aéroportuaire, aéronautique... Les grandes activités industrielles hier situées au sein même de la ville constituent aujourd'hui des emprises immenses au caractère monumental. Saint-Nazaire est aujourd'hui une agglomération englobant plusieurs communes voisines (Montoir-de-Bretagne, Donges...).



Le PLU de Saint-Nazaire : Un territoire structuré autour de ses polarités

La ville réussit aujourd'hui le pari de se tourner à nouveau vers la mer (contrairement à l'orientation initiale du plan de reconstruction) et de relier ses différentes composantes (centre ville, quais, parc...). Elle réunit des typologies architecturales très diversifiées.

La commune abrite par ailleurs des fonctions économiques qui marquent fortement le paysage : chantiers navals, plate-forme portuaire et aéroportuaire, aéronautique... Les grandes activités industrielles hier situées au sein même de la ville constituent aujourd'hui des emprises immenses au caractère monumental. Saint-Nazaire constitue aujourd'hui une Métropole englobant plusieurs communes voisines (Montoir-de-Bretagne, Donges...).

RESEAUX ET INFRASTRUCTURES



Schématisme du réseau routier de l'unité paysagère

Le réseau routier de l'unité se caractérise par la présence au sud de la "route bleue", axe structurant Nord-Sud, la RD213, qui présente un profil de voie rapide et marque fortement le paysage.

Le chemin de fer au nord de l'unité (inauguration de la ligne Nantes-Guérande en

1879), mais aussi au sud (inauguration de la ligne Paimboeuf - Pornic en 1906, fermée en 1938), a été un vecteur d'évolution majeur des paysages puisqu'il a permis l'essor du tourisme balnéaire. Au sud, certains tronçons ferroviaires sont inutilisés, mais pourraient être remis en service à l'avenir.

Certains espaces littoraux ont été requalifiés en faveur du partage de l'espace : la Côte sauvage, des fronts de mer urbains comme celui de Saint-Nazaire notamment. Les sentiers de découverte du littoral à pied et à vélo sont par ailleurs en plein essor.

LES ESPACES PROTEGES DU LITTORAL

Une partie non négligeable de l'unité est concernée par une protection au titre de la loi Littoral.

La loi Littoral (dans ses articles concernant le Code de l'urbanisme) détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestres, maritimes et lacustres. Elle s'applique aux communes riveraines des océans, mers, étangs salés et plans d'eau naturel ou artificiel de plus de 1000 hectares.

Elle permet d'encadrer l'aménagement de la côte pour éviter son urbanisation continue et favoriser le libre accès du public à l'ensemble des espaces côtiers littoraux.

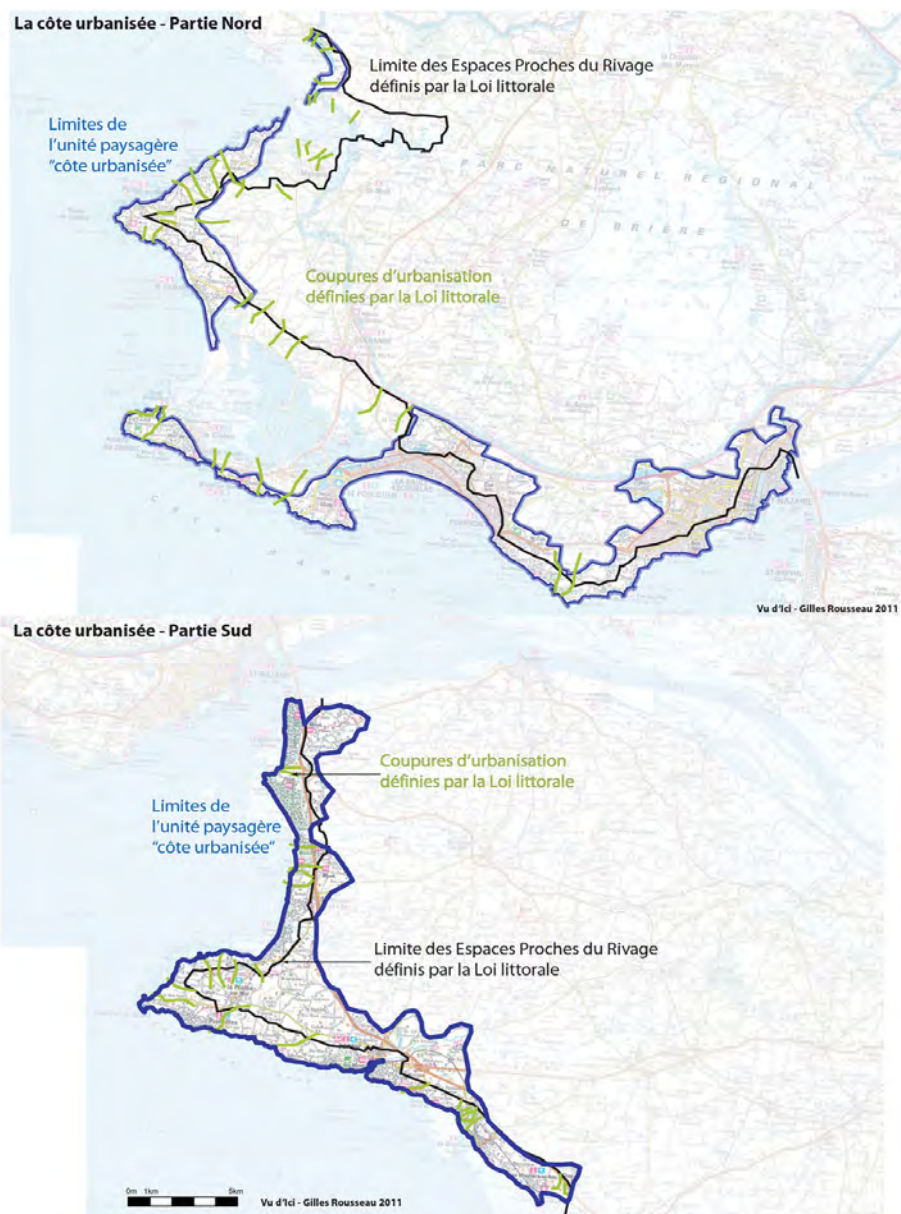
Différents dispositifs de la loi participent à la protection du patrimoine naturel et paysager :

- Maîtrise de l'urbanisme : extension en continuité des bourgs ou en hameau nouveau intégré à l'environnement, mais limitée dans les espaces proche du rivage et interdite dans la bande littorale des 100 mètres (calculée à compter de la limite haute du rivage) ; Maintien de coupures d'urbanisation perpendiculaires à la côte.
- Protection stricte des espaces et des milieux sensibles les plus caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral. Protection des paysages emblématiques et des boisements significatifs.

Le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, établissement public de l'Etat créé en 1975, participe à la sauvegarde de l'espace littoral grâce à sa

politique d'acquisition foncière.

L'atlas des paysages ne se substitue pas à la loi littoral ! Il ne délimite en aucun cas les espaces proches du rivage, qui ont été déterminés dans un autre cadre, en fonction d'une analyse multicritères spécifique.



Superposition des Espaces Proches du Rivage et des limites de l'unité

Il en est de même des coupures d'urbanisation, que l'Atlas ne remet pas en cause : elles seront intégrées et mentionnées en tant qu'enjeu de qualification des paysages.

La côte et les espaces proches du rivage constituent des espaces particulièrement fragiles sur le plan environnemental et paysager.

Par ailleurs, l'unité compte plusieurs sites inscrits et classés :

- Marais du Mès, baie et dunes de Pont-Mahé, étang du pont de fer
- La grande cote de la presqu'île du Croisic
- La pointe sud de la presqu'île de Pen-Bron
- Le site cotier de Pornichet à Saint-Marc
- L'estuaire de la Loire

S'ajoute à ces protections celles des sites Natura 2000 suivants :

- Estuaire de la Loire - Baie de Bourgneuf
- Marais Breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt de Monts
- Marais salants de Guérande, traicts du Croisic, dunes de Pen Bron
- Mor Braz

De nombreuses communes littorales font enfin l'objet d'une ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager) : Batz-sur-mer, La Bernerie-en-Retz, La Baule, Le Croisic, Le Pouliguen, Saint-Brévin-les-Pins.

ANALYSE STRUCTURELLE

Tourisme

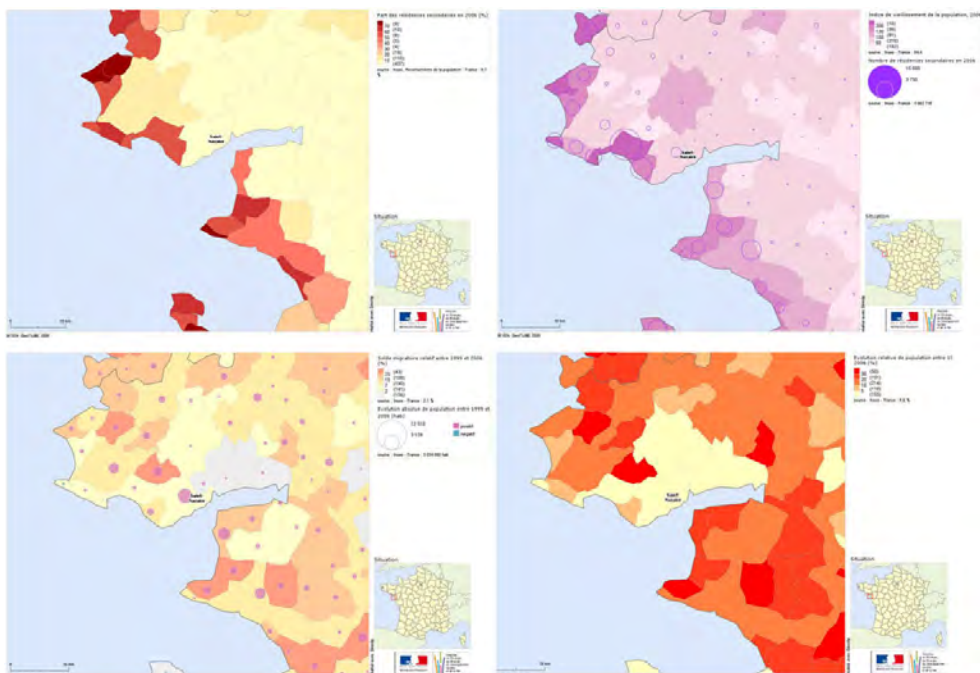
L'activité touristique du littoral rayonne fortement sur l'unité et a des incidences importantes sur le secteur résidentiel et l'hébergement marchand.

La ville de Saint-Nazaire développe les activités culturelles autour du patrimoine industriel notamment. Les nouveaux équipements collectifs et installations ont un impact important sur le paysage urbain et le paysage nocturne (illuminations).

Démographie et Logement

Le contexte de l'unité de paysage est unique : l'activité balnéaire implique une forte attractivité pour les familles aisées qui souhaitent acquérir une résidence secondaire et pour les couples retraités.

La part de résidences secondaires et l'indice de vieillissement sont très élevés sur certaines communes.

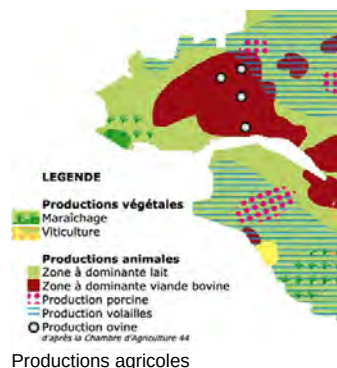


Données statistiques (<http://www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr>)

Malgré une évolution démographique dynamique, la population vieillit. Écartés du littoral par la flambée des prix de l'immobilier, les jeunes se replient désormais sur l'intérieur des terres.

Agriculture

Le maraîchage se développe entre Guérande et le Croisic, ainsi qu'au sud de l'unité (anciennement vignes, dont quelques éléments persistent).



L'élevage est davantage présent au sud de l'unité. On observe une diminution forte de la surface agricole utile (SAU) entre 1988 et 2000, particulièrement notable à Saint-Brévin-les-Pins notamment du fait de l'étalement urbain.

Analyse sensorielle

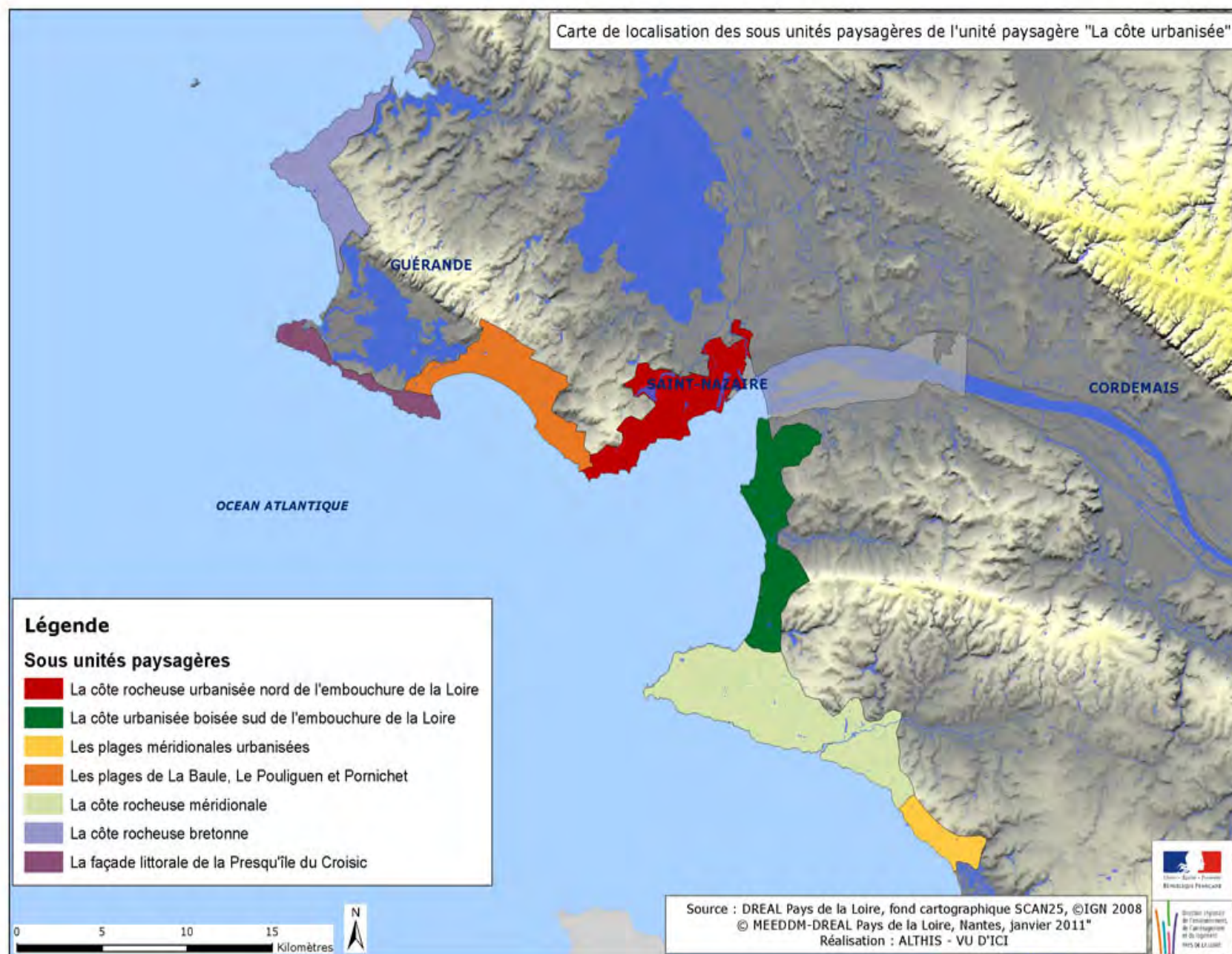
Caractérisée par son littoral, cette unité se voit comme une carte postale. La présence de la mer nous renvoie à des activités de loisirs, de détente, et vient éveiller tous nos sens : du bruit des vagues aux odeurs des ports, de la sensation agréable de marcher dans le sable au goût prononcé d'une lotte au beurre blanc. Les paysages viennent se confronter tout en étant complémentaires par leurs fonctions : Le paysage industriel de Saint-Nazaire aux marais salants de Guérande.

Sous-Unité Paysagère

Même si l'occupation urbaine tend à unifier l'ensemble du littoral de Loire Atlantique, la diversité de la configuration des côtes et les typologies urbaines associées permettent de différencier des sous-unités assez distinctement. Ainsi, la côte rocheuse nord par son organisation et l'architecture clairement de type breton se distingue des espaces côtiers de la conurbation Pornichet, la Baule et Saint Nazaire. La presqu'île du Croisic se distingue, quant à elle par sa géographie insulaire. Les grandes plages du sud Loire ourlées de pinèdes habitées constituent un ensemble homogène qui se termine sur la pointe rocheuse de Saint Gildas à Préfailles. On distingue donc :

- La côte rocheuse bretonne
- La façade littorale de la Presqu'île du Croisic
- Les plages de La Baule, Le Pouliguen, Pornichet
- La côte rocheuse urbanisée nord de l'Embouchure de la Loire
- La côte urbanisée boisée sud de l'embouchure de la Loire
- La côte rocheuse méridionale
- Les plages méridionales urbanisées





La côte rocheuse bretonne



Ambiance de côte rocheuse habitée (Pointe du Castelli)

Ce paysage côtier rocheux entre l'anse de Pont Mahé et le tombolo de Pen Bron est souligné par la silhouette pittoresque des cyprès qui ourlent le littoral. La découpe de la côte et la présence d'importants platiers rocheux investis par les pêcheurs à marée basse rappellent les côtes bretonnes toute proches.



Bourg portuaire de Piriac



Trame urbaine du centre bourg portuaire de La Turballe

La particularité de cette sous unité tient également de la présence de plusieurs bourgs portuaires à l'architecture de granit elle aussi très marquée par les influences bretonnes. Organisés en rues étroites et décalées (pour éviter les accélérations de vent), les centres bourgs se développent autour des quais et du port de pêche qui ouvre souvent sur la criée ou une place de marché. C'est le cas notamment, de Piriac sur Mer et de la Turballe.



Port de Plaisance de Piriac sur Mer

Ces ports ont souvent été agrandis par un port de plaisance dont l'organisation plus rationnelle de l'espace se traduit par un alignement de bateaux en grappes autour des pontons.



Ambiance de côte rocheuse habitée soulignée de cyprès et pins.



Cale et zone de mouillage

Entre les bourgs, on retrouve par ailleurs des zones de mouillage qui ponctuent la côte. Le cœur de ces bourgs est aujourd'hui enveloppé dans un important tissu pavillonnaire qui développe un réseau routier labyrinthique dans des quartiers résidentiels qui ont progressivement privatisé tous les espaces rétro-littoraux. Sur ces secteurs, il est devenu parfois difficile d'accéder au littoral.

Sur cette sous unité se distinguent deux secteurs au paysage particulièrement singulier :



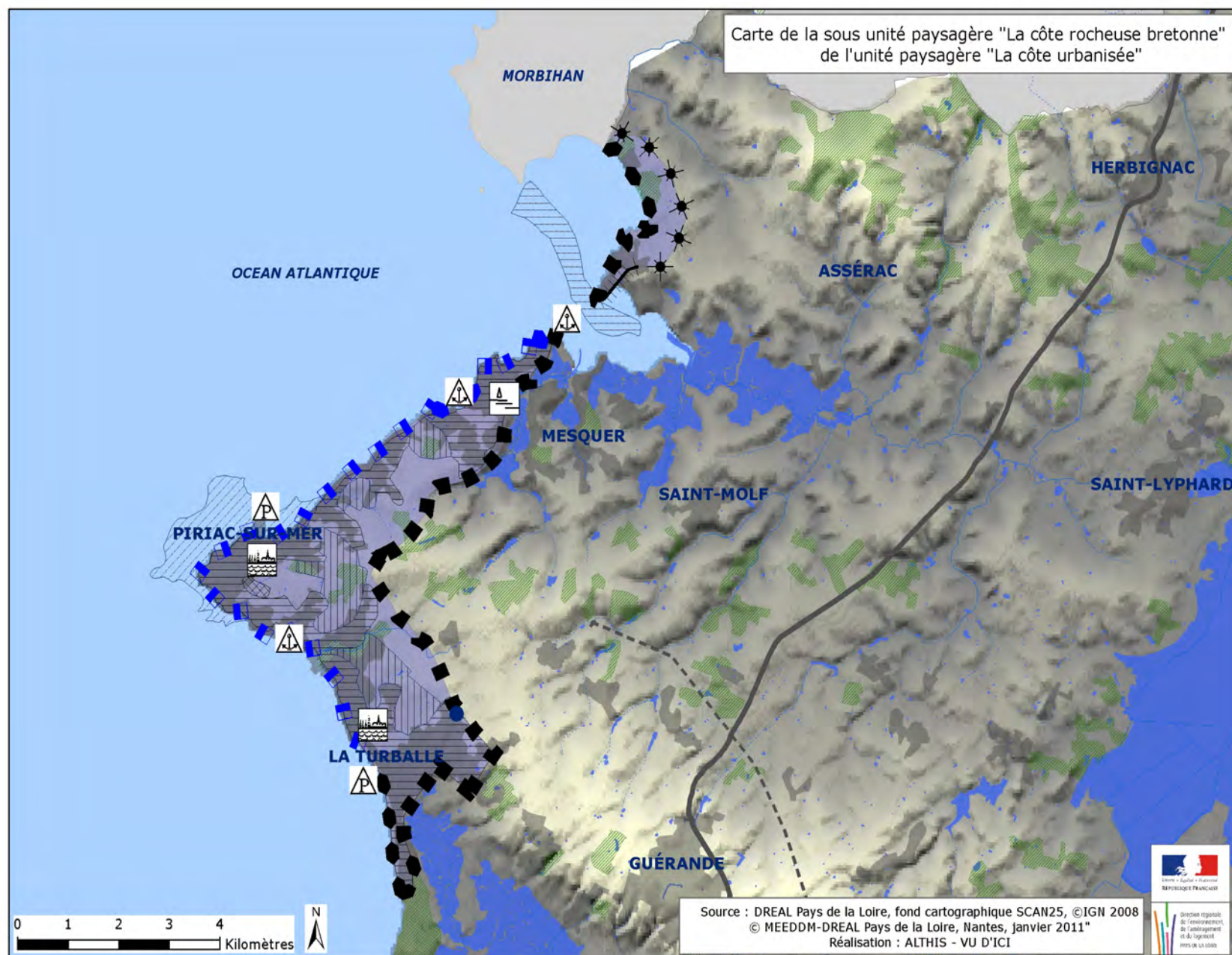
Vue sur la Baie de Pont Mahé depuis la Pointe de Merquel

- La baie de Pont Mahé, fermée par sa ceinture de bouchots, s'ouvre sur la porte océano-palustre formée par les pointes de Merquel et de Pen Bé. Ces dernières cadrent l'étier du Pont d'Arm qui irrigue les marais rétro-littoraux du Mès et donne accès au mouillage du port de Kercabellec. La complexité de la découpe du trait de côte sur ce secteur et la richesse des interpénétrations entre la terre et la mer composent un paysage qui multiplie les perspectives et les ambiances marines.



Tombolo urbanisé boisé de Pen Bron

Le tombolo dunaire de Pen Bron est un immense paysage dunaire boisé de pins ouvert à l'est sur les vasières des marais salants de Guérande et à l'ouest sur l'océan. Cet espace relie le centre héliomarin de PenBron au continent et semble raccrocher la presqu'île du Croisic à la terre. Cette pointe sableuse laisse, juste avec le chenal de Pen Bron, une porte d'entrée marine dans le marais et un accès abrité à la jetée du Trahic au Port du Croisic.



Légende de la sous unité paysagère "La côte rocheuse bretonne" de l'unité paysagère "Les grands marais"

Légende

Limites paysagères

-  Cordon dunaire boisé
-  Coteau marqué
-  Crête marquante
-  Front urbain
-  Côte rocheuse habitée
-  Plage et/ou vasière ourlée d'un cordon urbain boisé

Composantes marquantes et particularités paysagères

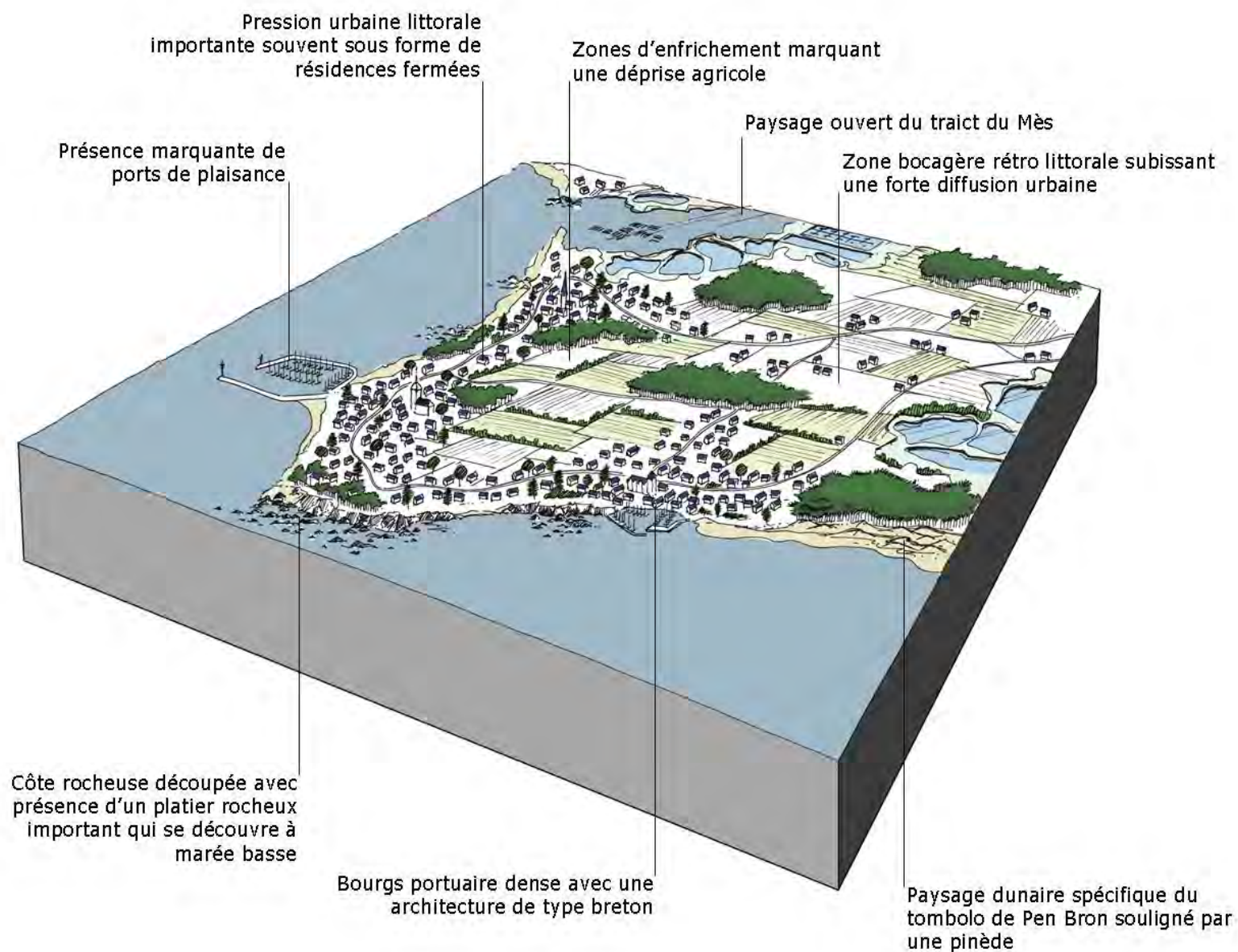
-  Lignes électriques
-  Route marquante
-  Mouillage
-  Port
-  Bouchots et/ou casiers
-  Platiers rocheux
-  Zones présentant des dynamiques d'enfrichement

Structures urbaines

-  Zone d'activité marquante
-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Bourg portuaire
-  Bourg étagé sur coteau

Sous unité paysagère : La côte rocheuse bretonne

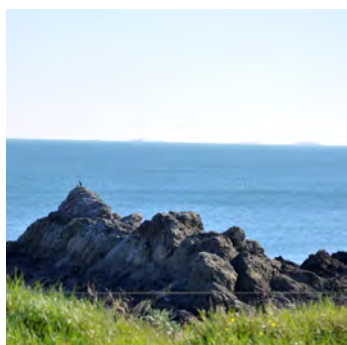
La côte rocheuse bretonne : Paysage côtier rocheux entre l'anse de Pont Mahé et le tombolo de Pen Bron ponctué de bourgs portuaires ayant subi une forte diffusion urbaine



La façade littorale de la presqu'île du Croisic



Le paysage d'une côte « sauvage urbanisée »



Un plateau suspendu sur une côte rocheuse

Cette sous-unité est un peu singulière dans la mesure où elle constitue une évolution du paysage liée à l'urbanisation côtière de la presqu'île. Ce plateau suspendu sur une côte rocheuse est en effet marqué par un développement urbain sur le bocage résiduel marin à l'arrière des bourgs du Croisic et de Batz sur Mer qui sont eux orientés sur le marais de Guérande. C'est donc un cordon urbain pavillonnaire qui vient souligner la route côtière du sud de la presqu'île.

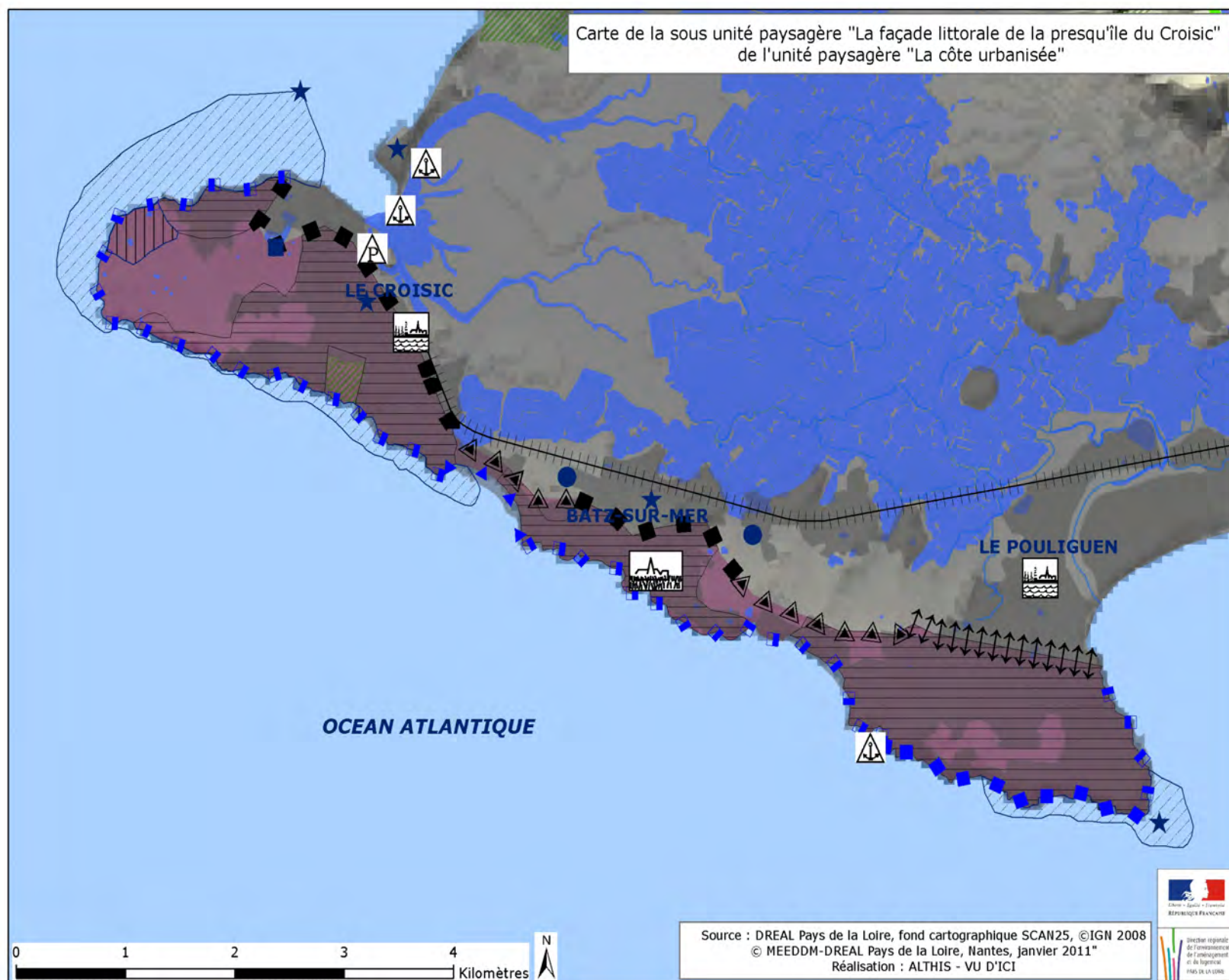


Une côte rocheuse sur laquelle se détachent les façades blanches des maisons

Ce paysage s'appuie ainsi sur les façades blanches des pavillons récents et les architectures de granit des anciennes villas pour s'ouvrir sur la côte rocheuse très découpée qui dessine un littoral sauvage et minéral. Cette sous-unité est marquée par les cheminements cyclo-piétons importants qui s'intercalent entre la côte et la route. Si le bâti ancien s'est implanté historiquement sur le marais (pour se protéger notamment des conditions climatiques du littoral), ce front bâti lui tourne aujourd'hui littéralement le dos.



Un belvédère paysager valorisé par des déplacements doux confortables.



Carte de la sous unité paysagère "La façade littorale de la presqu'île du Croisic"
de l'unité paysagère "La côte urbanisée"

Légende

Limites paysagères

-   Frange de marais ponctué de harneau
-   Front urbain
-   Transition paysagère
-   Côte rocheuse habitée
-   Falaises découpées urbanisées
-   Plage soulignée d'un front urbain (Remblai)

Composantes marquantes et particularités paysagères

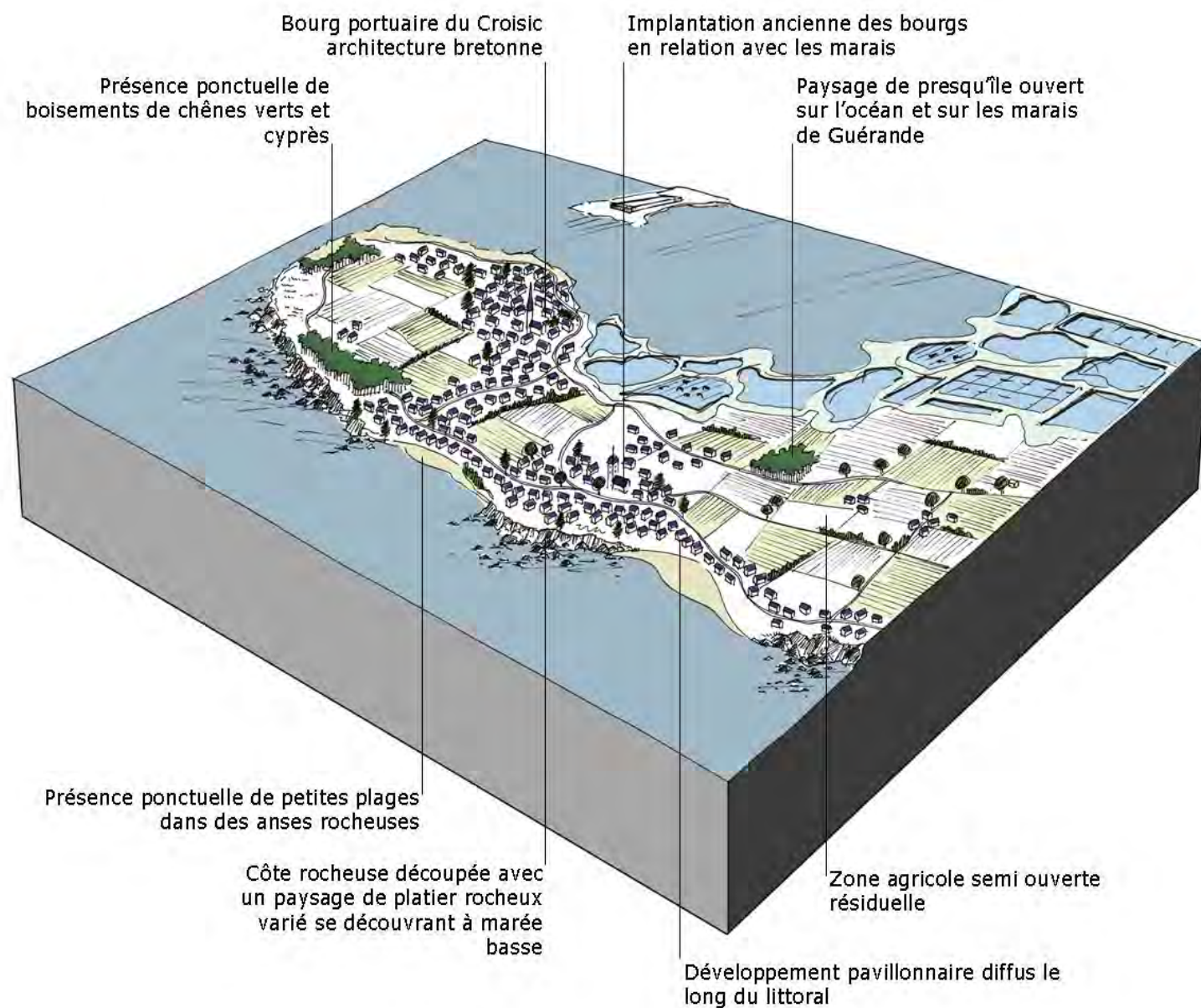
-  Voie ferrée
-  Mouillage
-  Port
-  Repère paysager
-  Zones présentant des dynamiques d'enrichissement
-  Platiers rocheux

Structures urbaines

-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Bourg portuaire
-  Bourg de marais

Sous unité paysagère : La façade littorale de la presqu'île du Croisic

Plateau suspendu sur une côte rocheuse marqué par un développement urbain sur le bocage résiduel marin à l'arrière des bourgs orientés sur le marais de Guérande



Les plages de La Baule, Le Pouliguen, Pornichet



Vue sur la Baie du Pouliguen et le front urbain littoral de la Baule

Pôle touristique phare du département, la baie du Pouliguen et les plages de Pornichet s'appuient sur une importante côte sableuse correspondant au tombolo dunaire et reliant la presqu'île du Croisic (à l'instar de celui de Pen Bron).



Un front urbain monumental qui s'est développé devant les quartiers de villégiature boisés

Ce paysage de longues plages est souligné par le front urbain monumental du remblai baulois. Il est marqué par un développement urbain balnéaire qui s'étire à partir des anciennes dunes boisées. Ces forêts de pins, plantées pour stabiliser la dune, abritent aujourd'hui des quartiers de villégiature aux villas parfois audacieuses longeant un plan de composition urbain très géométrique.



Plages de Pornichet

Ce paysage se prolonge à une moindre échelle sur les plages de Pornichet qui s'intercalent entre de petites pointes rocheuses. La succession de quartiers construits à différentes époques se traduit par un tracé labyrinthique sans

véritable repère où l'on se perd rapidement.

Sur cette sous-unité paysagère, les ambiances sont extrêmement contrastées : Sur la plage, l'amplitude de la baie et l'ouverture panoramique sur l'océan donne une réelle impression d'immensité. Le remblai quant à lui, avec son traitement très urbain et le front monumental des immeubles, crée une véritable barrière visuelle qui isole le front de mer de la zone rétro-littorale.



Des quartiers de villégiature qui se sont structurés sur la zone dunaire boisée

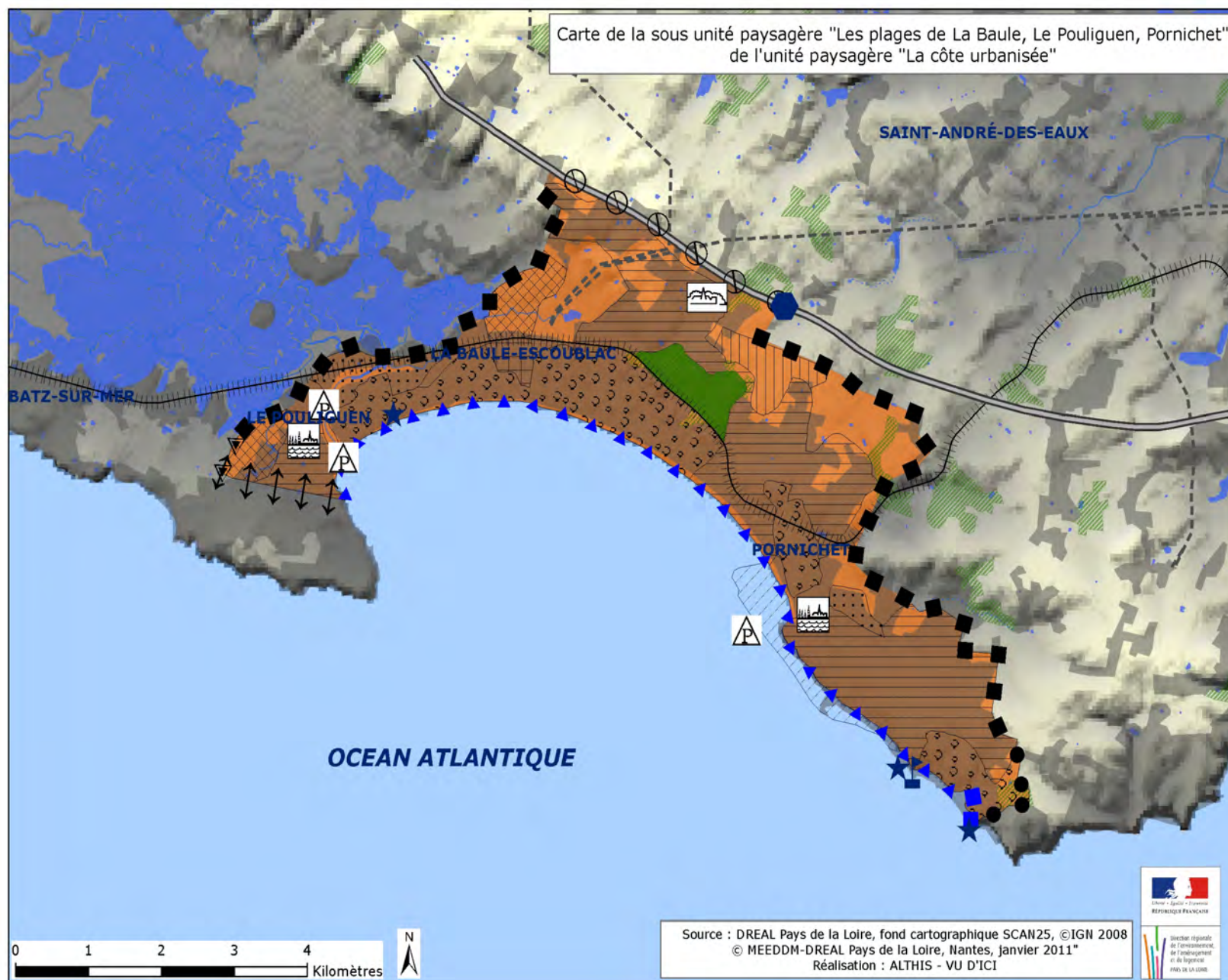
Le mouvement dunaire s'il disparaît sous le bâti se fait ressentir sur la topographie des rues perpendiculaires au trait de côte. Une fois franchi ce front urbain, l'ambiance change radicalement, les pins tamisent la lumière, les rues deviennent plus étroites et ponctuées de l'architecture balnéaire des villas. La rectitude des rues dégage de longues perspectives parfois interrompues par les mouvements amples de la topographie. Les grands hôtels et les bâtiments publics se distinguent particulièrement par leur architecture plus imposante ou audacieuse.



Le port du Pouliguen

Côté marais, on retrouve un paysage plus banal de zones d'activités ou de petits secteurs pavillonnaires qui composent une frange urbaine plus diffuse et moins

lisible depuis le marais. Le port du Pouliguen constitue une porte urbaine maritime historique sur le territoire du marais et surtout par le grand étier, un lien naturel vers ces zones humides rétro littorales.



Légende de la sous unité paysagère "Les plages de la Baule, le Pouliguen, et Pornichet"
de l'unité paysagère "La côte urbanisée"

Légende

Limites paysagères

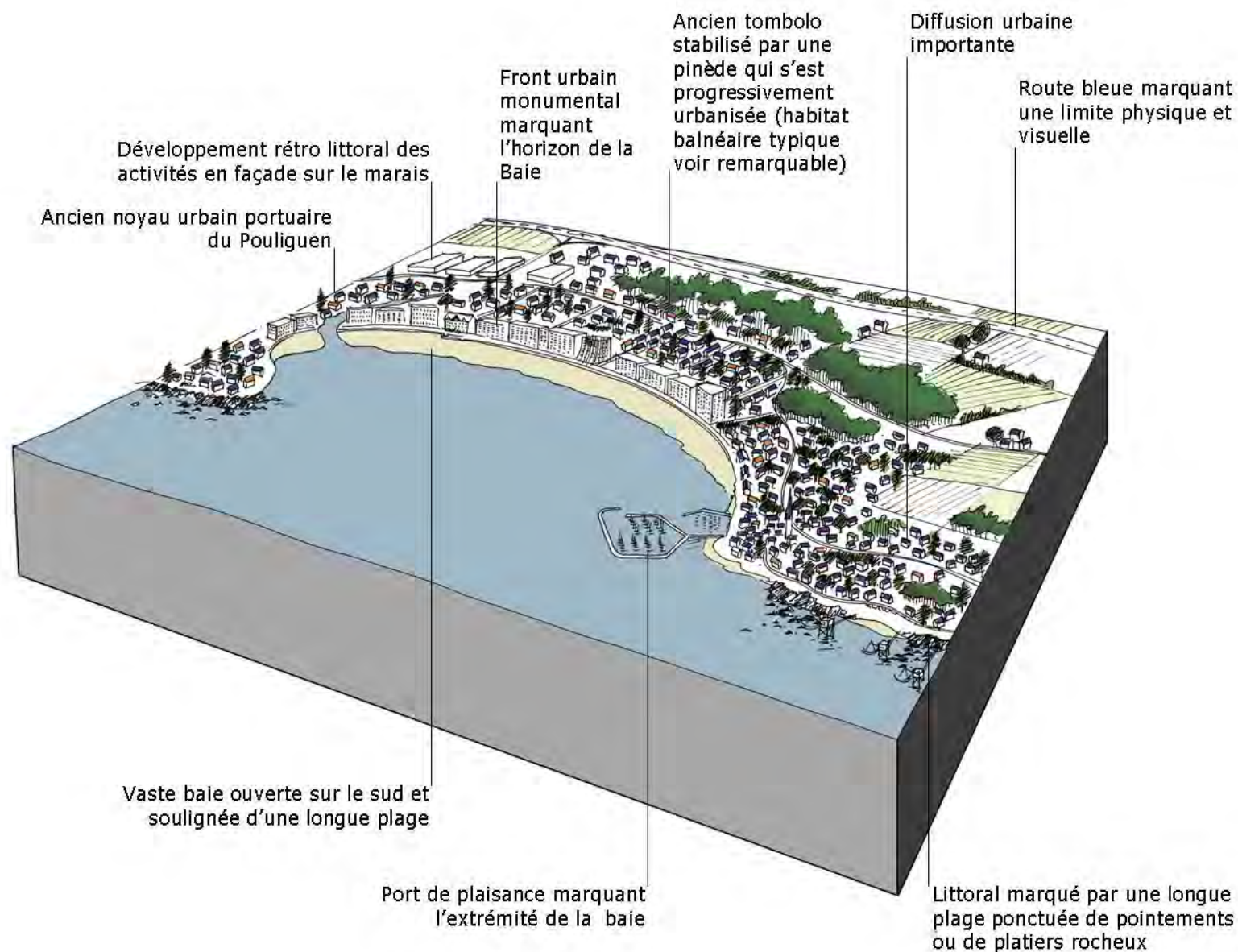
-   Frange de marais ponctué de hameau
-   Front boisé - Verrou boisé
-   Front urbain
-   Infrastructures marquant une limite paysagère
-   Transition paysagère
-   Falaises découpées urbanisées
-   Plage soulignée d'un front urbain (Remblai)
-   Front boisé - Verrou boisé

Composantes marquantes et particularités paysagères Structures urbaines

-  Lignes électriques
-  Route marquante (4 voies)
-  Voie ferrée
-  Echangeur marquant
-  Port
-  Pêcherie
-  Repère paysager
-  Aérodrome
-  Platiers rocheux
-  Activité et équipement
-  Centre urbain à plan en damier
-  Tissu balnéaire structuré boisé
-  Zone d'activités marquante
-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Bourg de plateau
-  Bourg portuaire

Sous unité paysagère : Les plages de la Baule, le Pouliguen, et Pornichet

Les plages de La Baule, Le Pouliguen et Pornichet :
Paysage de longues plages urbanisées ou soulignées par le
front urbain du remblai baulois et marqué par
un développement urbain balnéaire qui s'étire à partir
des anciennes dunes boisées



La côte urbanisée au nord de l'embouchure de la Loire



Une côte rocheuse urbanisée (plage de St Marc)

Ce paysage de côtes rocheuses urbanisées longeant le chenal nord de l'embouchure ligérienne est marqué par l'articulation urbaine de l'agglomération nazairienne et ses chantiers navals.



Pêcheries sur le front urbain littoral de St Nazaire



Paysage urbain soigné du remblai nazairien

Véritable paysage urbain portuaire, les quartiers littoraux sont placés en promontoire sur les falaises rocheuses dominant l'embouchure de la Loire et la côte méridionale.



Saint Nazaire, une trame urbaine orthogonale qui dégage de longues perspectives

Plusieurs fois reconstruite, la ville de Saint Nazaire respecte toujours son schéma urbain orthogonal qui dégage de longues perspectives se terminant soit sur les flancs d'un navire monumental en construction, soit sur l'horizon marin. Cette sous-unité joue sans cesse de l'alternance des échelles de paysages :



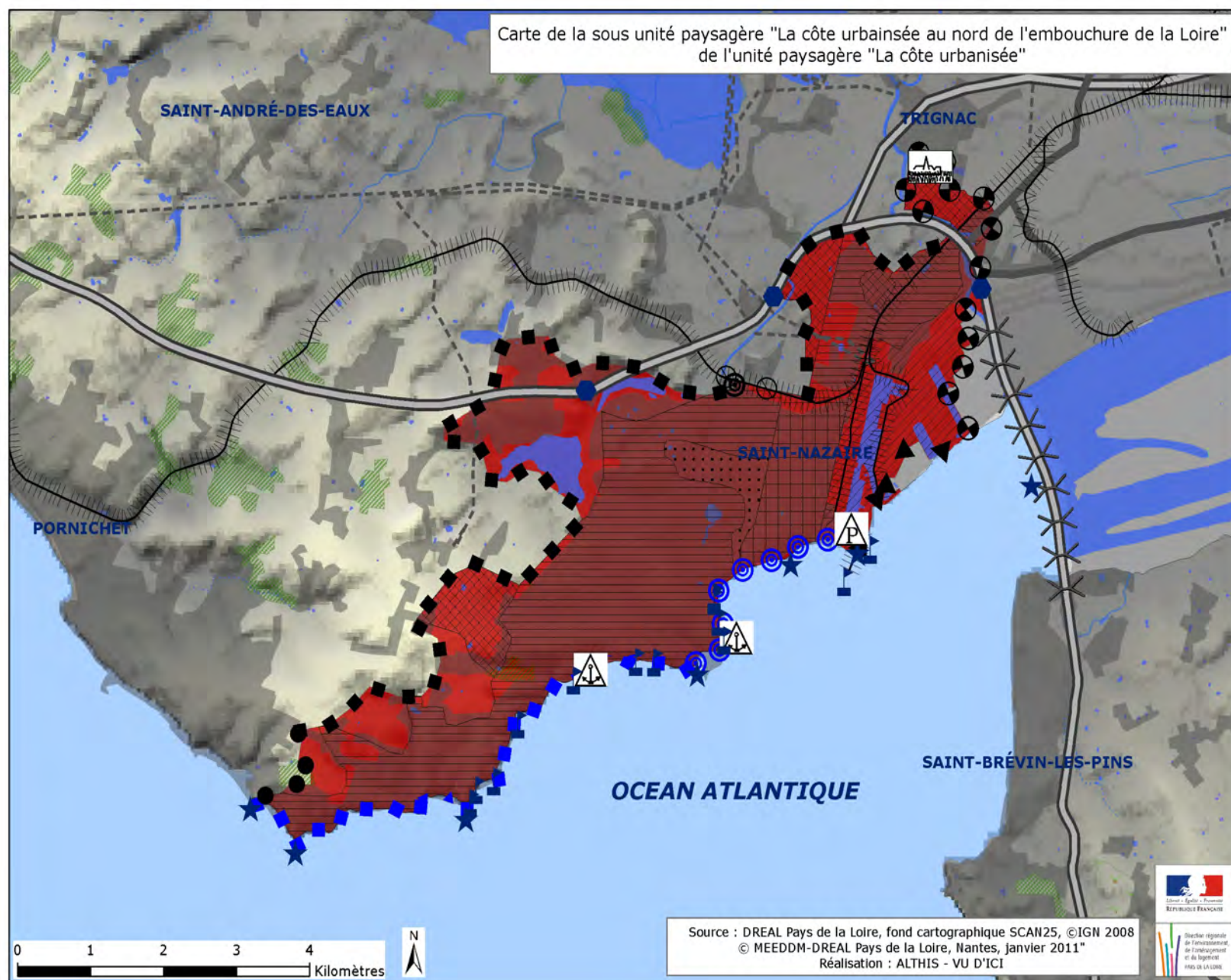
Des paysages urbains contrastés

- entre les petits quartiers intimistes et les grands ensembles monumentaux
- entre les petites plages dans les anses rocheuses ponctuées de pêcheries (comme la plage de Saint Marc sur Mer rendue célèbre par le film « les vacances de M. Hulot ») et les grands bassins géométriques des chantiers
- entre les îlots construits de la ville et les immenses grues et bâtiments des chantiers
- entre le petit port de pêche et la zone industrialo-portuaire
- entre les petits boisements résiduels perchés sur les criques et les grands espaces verts



Vue sur les paysages monumentaux des bassins du port (ici l'ancienne base sous-marine)

Point de repère majeur de l'estuaire, le pont monumental de Saint Nazaire semble terminer « l'immense entonnoir » dessiné par les côtes à l'embouchure de l'estuaire.



Légende de la sous unité paysagère "La côte rocheuse urbanisée au nord de l'embouchure de la Loire"
de l'unité paysagère "La côte urbanisée"

Légende

Limites paysagères

- ⊙ ⊙ Coteau urbanisé boisé
- ⊕ ⊕ Frange industrielle
- ■ Front urbain
- ⊖ ⊖ Infrastructures marquant une limite paysagère
- ▼ ▼ Quais industriels
- ■ Falaises découpées urbanisées
- ▲ ▲ Plage soulignée d'un front urbain (Remblai)
- ⊙ ⊙ Remblai urbain

Composantes marquantes et particularités paysagères

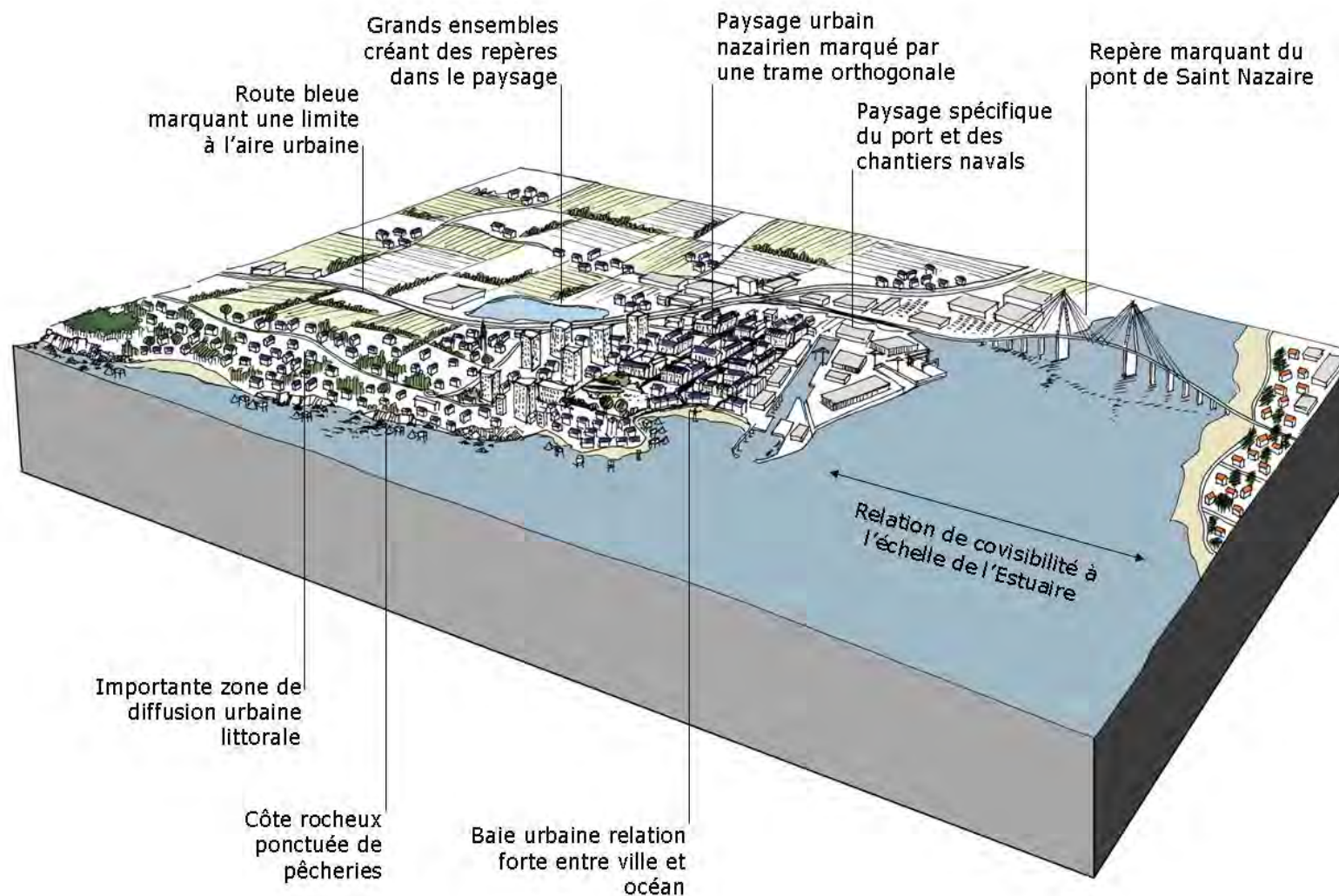
- || Berge ligérienne avec estran
- Lignes électriques
- Route marquante
- Route marquante (4 voies)
- X X X Pont de Saint-Nazaire
- Vole ferrée
- Echangeur marquant
- ⚓ Mouillage
- ⚓ Port
- ⚓ Pêcherie
- ★ Repère paysager

Structures urbaines

- ⊙ Activité et équipement
- ⊙ Centre urbain à plan en damier
- ⊙ Zone d'activités marquante
- ⊙ Zone de forte diffusion urbaine
- ⊙ Zone des chantiers navals
- ⊙ Bourg de plateau
- ⊙ Bourg portuaire

Sous unité paysagère : La côte rocheuse urbanisée au nord de l'embouchure de la Loire

- La côte rocheuse urbanisée nord de l'embouchure de la Loire :
- Paysage de côtes rocheuses urbanisées longeant le chenal nord de l'embouchure ligérienne marqué par l'articulation urbaine de l'agglomération nazérienne et ses chantiers navals



Le côte urbanisée, boisée sud de l'embouchure de la Loire

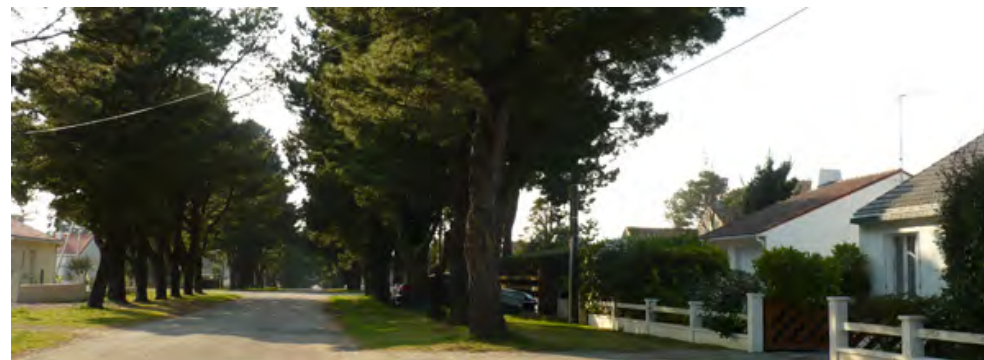


Côte urbanisée boisée et pêcheur sur le cordon sableux et rocaillieux



Villa en bord de mer sous les cyprès à Tharon

Cette sous-unité est caractérisée par des paysages de longues plages ourlées de cités balnéaires structurées dans les boisements rétro littoraux. Ces boisements de pins, cyprès et de chênes verts avaient été plantés pour stabiliser les dunes ce qui permet d'envisager leur construction. Le développement de quartiers de villégiature dessinés sur des plans très géométriques comme à Tharon Plage compose des paysages urbains parfois insolites : de petites maisons secondaires s'alignent sur des grosses avenues rectilignes plantées dont le gabarit renvoie aux grandes artères urbaines.



Alignement de cyprès sur une avenue à Tharon

Cet espace public disponible a permis dans de nombreux cas de « laisser pousser les arbres » ce qui leur donne aujourd'hui un caractère parfois majestueux d'allée de château (qui contraste avec la faible volumétrie du bâti périphérique). Ces plans de composition qui structurent les premiers noyaux d'urbanisation n'ont en général pas été repris dans les extensions pavillonnaires plus récentes ce qui se traduit par des quartiers isolés sans rapport les uns avec les autres où l'on a tendance à se perdre.



Route bleue traversant les boisements urbanisés

Cette sous-unité se termine sur la route bleue dont le franchissement en certains points se révèle particulièrement problématique (4 voies au gabarit routier traversant des ensembles urbains déconnectés).



Enrichement par espèces végétales invasives d'une ancienne pâture



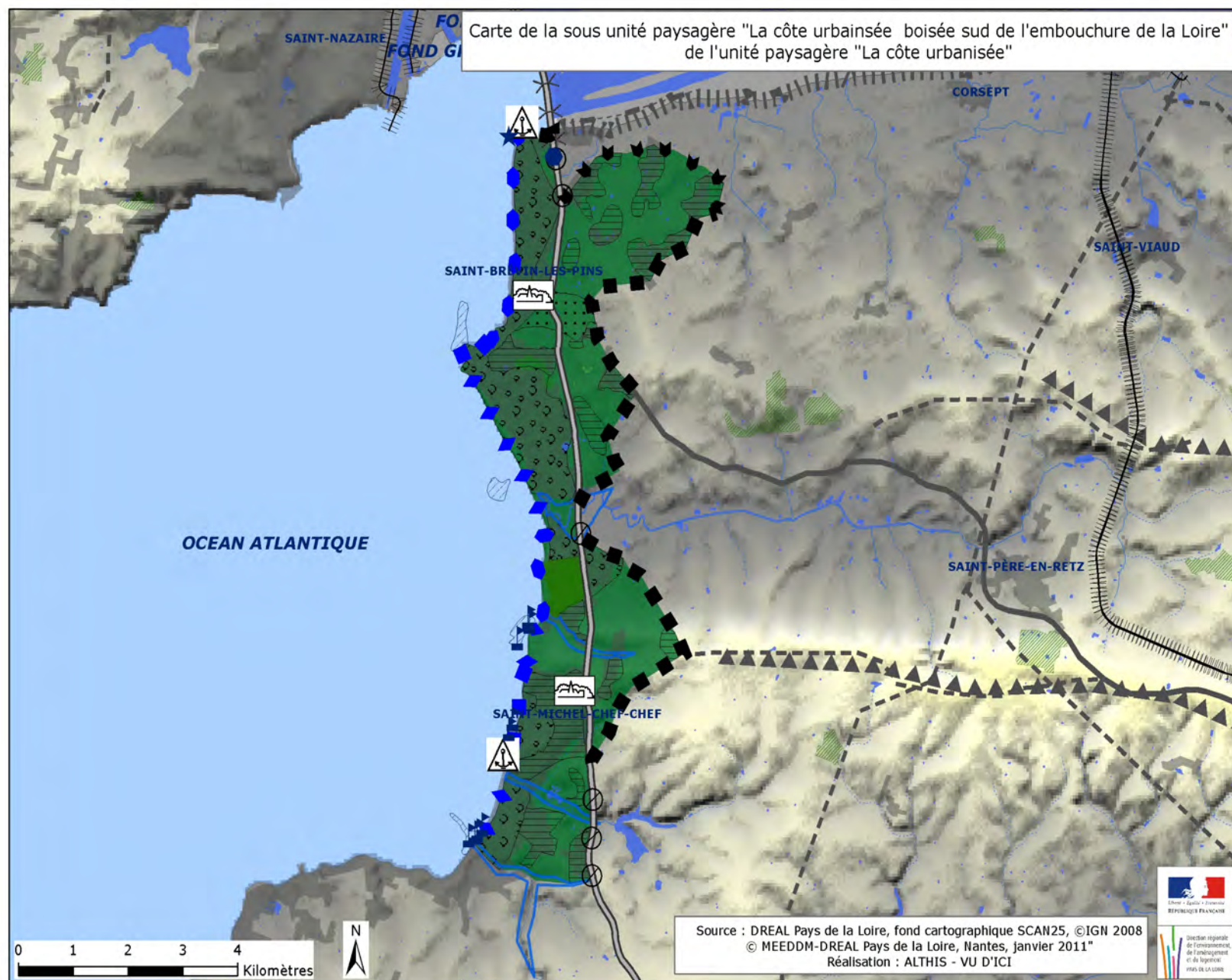
Mobiles homes dans un camping retro littoral

Par ailleurs, l'encerclement de reliquats bocagers dans des zones pavillonnaires conduit généralement à une forte déprise agricole qui se traduit par un enrichissement des parcelles ou une diffusion d'espèces invasives.

Cette sous-unité est également caractérisée par la présence de nombreux terrains de camping et de colonies de vacances qui renvoient à la forte économie touristique de ces secteurs. Les campings ont fait l'objet d'évolutions importantes vers le développement des HLL (habitation légères de loisirs, dont majoritairement les mobile homes) qui ont radicalement changé leur impact dans le paysage ; les anciennes pinèdes inoccupées par les campeurs en basse saison se retrouvent aujourd'hui comme « urbanisées à l'année » par ces HLL qui sont parfois implantées de manière très dense et aux couleurs claires souvent très lisibles dans le paysage.

Dans ces ensembles urbanisés boisés s'intercalent les paysages singuliers des embouchures des marais rétrolittoraux de l'unité paysagère du plateau bocager méridional. Même, si l'urbanisation diffuse des coteaux et les traversées routières perturbent la lecture de la continuité de ces marais, ils contrastent encore par le couloir visuel qu'ils dessinent au cœur

de ces ensembles boisés.



Légende de la sous unité paysagère "La côte rocheuse urbanisée boisée au sud de l'embouchure de la Loire"
de l'unité paysagère "La côte urbanisée"

Légende

Limites paysagères

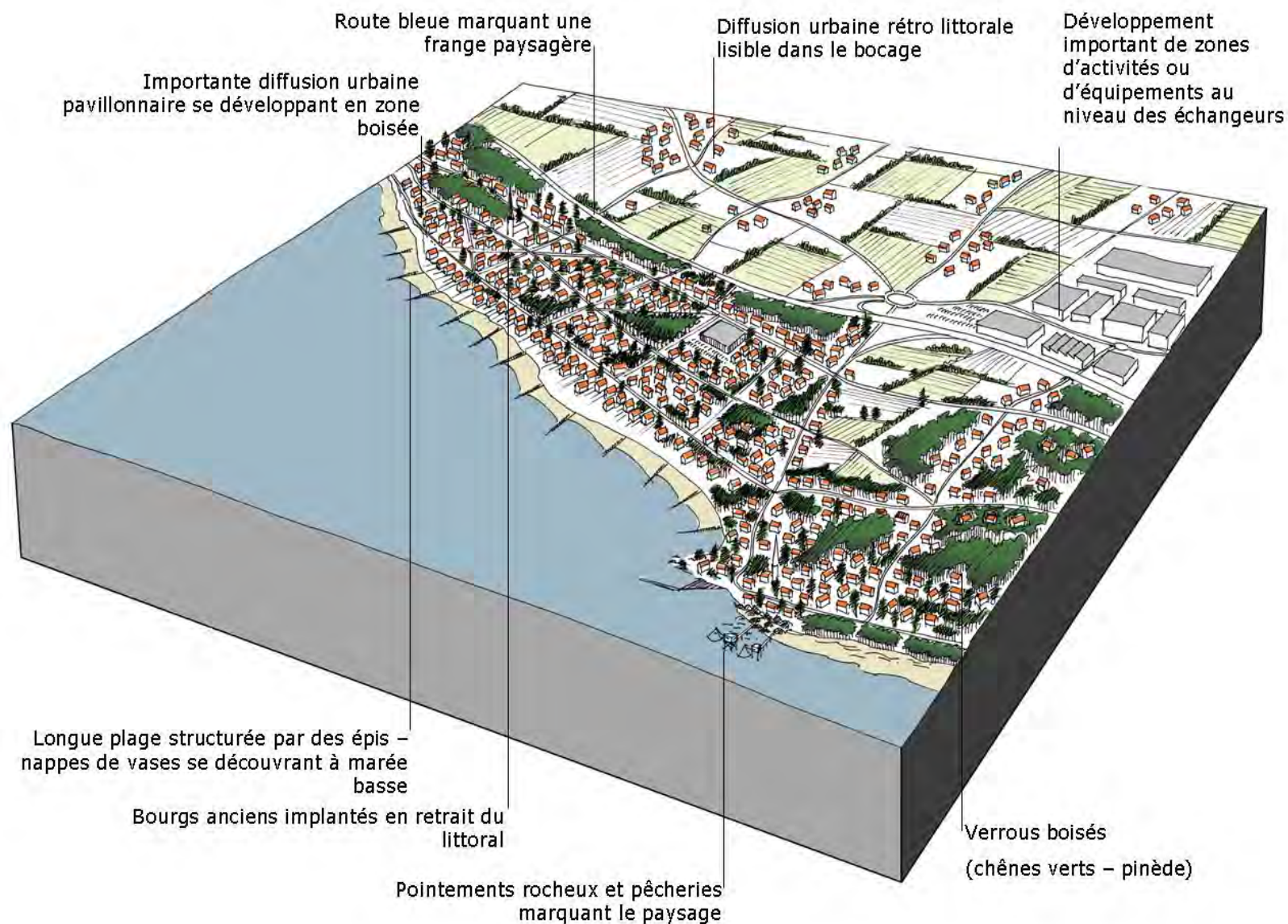
-  Coteau habité ou urbanisé
-  Front urbain
-  Infrastructures marquant une limite paysagère
-  Falaises découpées urbanisées
-  Plage et cordon dunaire
-  Plage et/ou vasière ourlée d'un cordon urbain boisé
-  Front boisé - Verrou boisé
-  Vallon ou talweg

Composantes marquantes et particularités paysagères Structures urbaines

-  Berge ligérienne avec estran
-  Ligne de crête avec phénomène de bascule
-  Lignes électriques
-  Pont de Saint-Nazaire
-  Pêcheries
-  Route marquante
-  Route marquante (4 voies)
-  Voie ferrée
-  Echangeur marquant
-  Mouillage
-  Pêcherie
-  Repère paysager
-  Platiers rocheux
-  Activité et équipement
-  Tissu balnéaire structuré boisé
-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Bourg de plateau

Sous unité paysagère : La côte rocheuse urbanisée boisée au sud de l'embouchure de la Loire

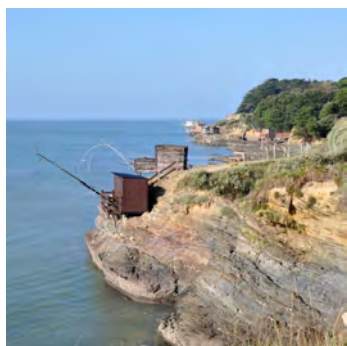
-  La côte urbanisée boisée sud de l'embouchure de la Loire :
-  Paysages de longues plages ourlées de cités balnéaires structurées dans les boisements rétro littoraux



La côte rocheuse méridionale



Paysage littoral de la côte sauvage à Préfailles



Un paysage de plateau bocager suspendu

Ce plateau bocager résiduel suspendu sur une côte rocheuse offre un littoral développé et une ligne de crête centrale qui laisse entrevoir quelques vues lointaines sur l'océan. Très découpée, la côte rocheuse présente notamment au sud de vrais paysages sauvages (les seuls de cette ampleur sur le département) où les plages dans les petites criques sont dominées par des falaises de schistes et un plateau de lande.



Vue sur le bocage littoral de la presqu'île de Préfailles

Cette sous-unité est également très marquée par un développement urbain s'étirant à partir des bourgs implantés sur des vallons littoraux (Préfailles, Pornic...) et autour du bourg de La Plaine sur Mer.



Développements urbains sur le plateau bocager

Les échangeurs de la route bleue à l'approche de Pornic polarisent plus particulièrement les développements urbains (zones d'activités, équipement et habitat). Cela se traduit par une bande rétro littorale particulièrement touchée non seulement par la diffusion urbaine mais aussi la déprise agricole (fermeture du paysage par enfrichement) et la mutation des campings vers des espaces pour HLL (Habitations légères de loisirs). Il en ressort un paysage particulièrement composite et peu lisible.



Paysage urbaine de la Ria de Pornic

Bénéficiant de sa position abritée dans la ria, le bourg de Pornic présente une configuration portuaire tout à fait singulière. Dès le Moyen âge, le château gardait l'entrée de la Ria en imposant sa silhouette défensive sur l'horizon marin, dans l'encadrement des coteaux. La qualité du site d'ancrage de la ville a vite fait son succès dès les premiers développements du tourisme balnéaire, ce qui se traduit aujourd'hui par de jolies villas et leur parc dans le tissu urbain.



Mouillage sur la pointe St Gildas

L'activité portuaire encore très présente dans le cœur de ville permet de garder cette identité maritime spécifique. On observe également, sur le paysage littoral de cette sous-unité plusieurs points de mouillage.



Carte de la sous unité paysagère "La côte rocheuse méridionale"
de l'unité paysagère "La côte urbanisée"

Légende

Limites paysagères

-  Coteau habité ou urbanisé
-  Front urbain
-  Infrastructures marquant une limite paysagère
-  Falaises découpées ponctuellement urbanisées
-  Falaises découpées urbanisées
-  Plage et cordon dunaire
-  Vallon ou talweg

Composantes marquantes et particularités paysagères

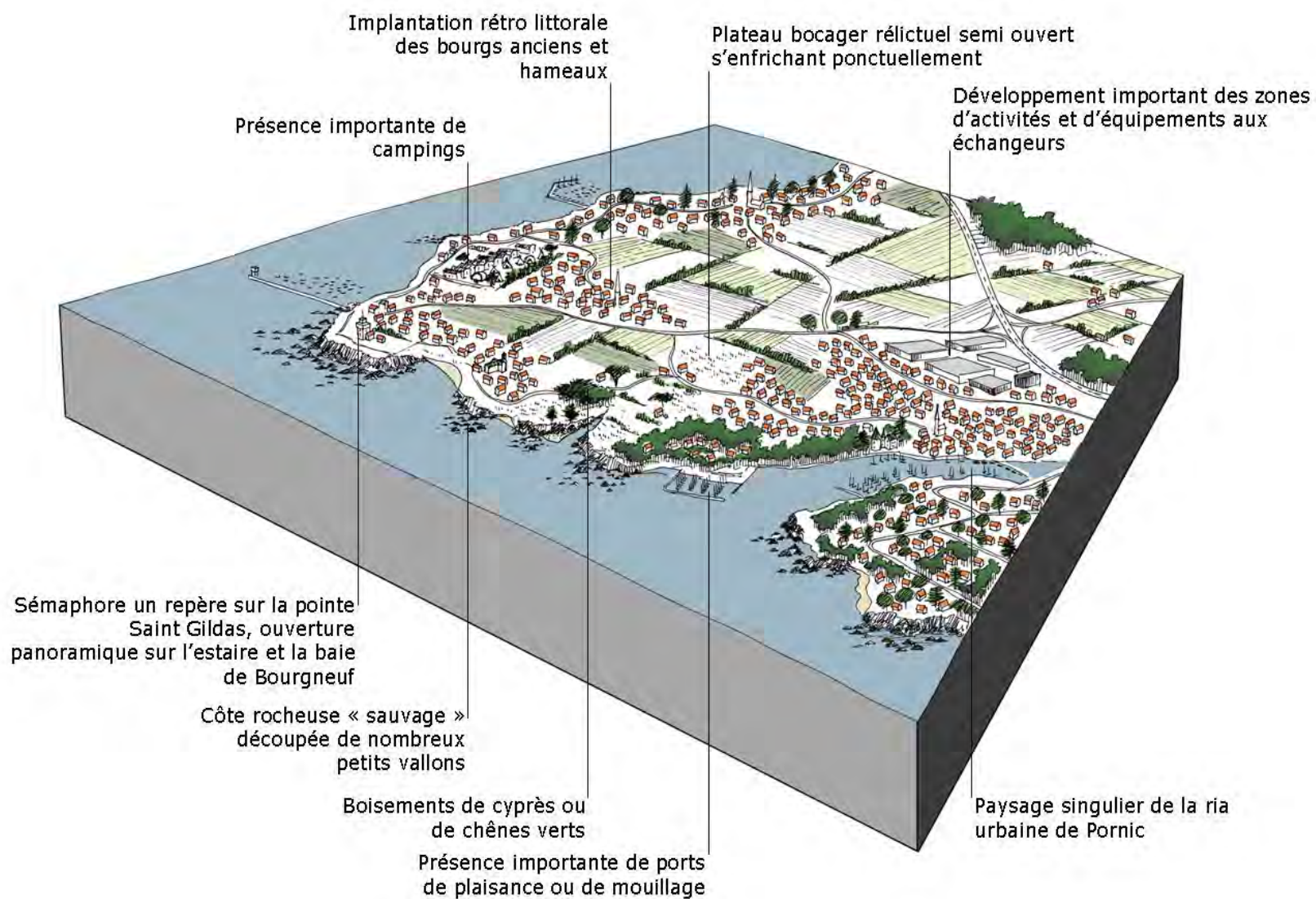
-  Ligne de crête avec phénomène de bascule
-  Lignes électriques
-  Route marquante
-  Route marquante (4 voies)
-  Voie ferrée
-  Echangeur marquant
-  Mouillage
-  Pêcherie
-  Repère paysager
-  Platiers rocheux
-  Bouchots et/ou casiers

Structures urbaines

-  Activité et équipement
-  Tissu balnéaire structuré boisé
-  Zone d'activités marquante
-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Bourg structuré sur un vallon
-  Bourg de plateau

Sous unité paysagère : La côte rocheuse méridionale

Plateau bocager résiduel suspendu sur une côte rocheuse marqué par un développement urbain s'étirant à partir des bourgs implantés sur des vallons littoraux



Plages méridionales urbanisées



Cordon dunaire urbanisé des Moutiers en Retz

Ce paysage amorce le grand cordon dunaire qui isole le marais breton de l'océan. Ces dunes sont structurées par des épis qui scandent la plage. Les pêcheries ponctuent également ce rythme et dessinent sur l'horizon leur silhouette pittoresque de cabane suspendue entre le ciel et l'eau.



Diffusion urbaine linéaire rétrolittorale

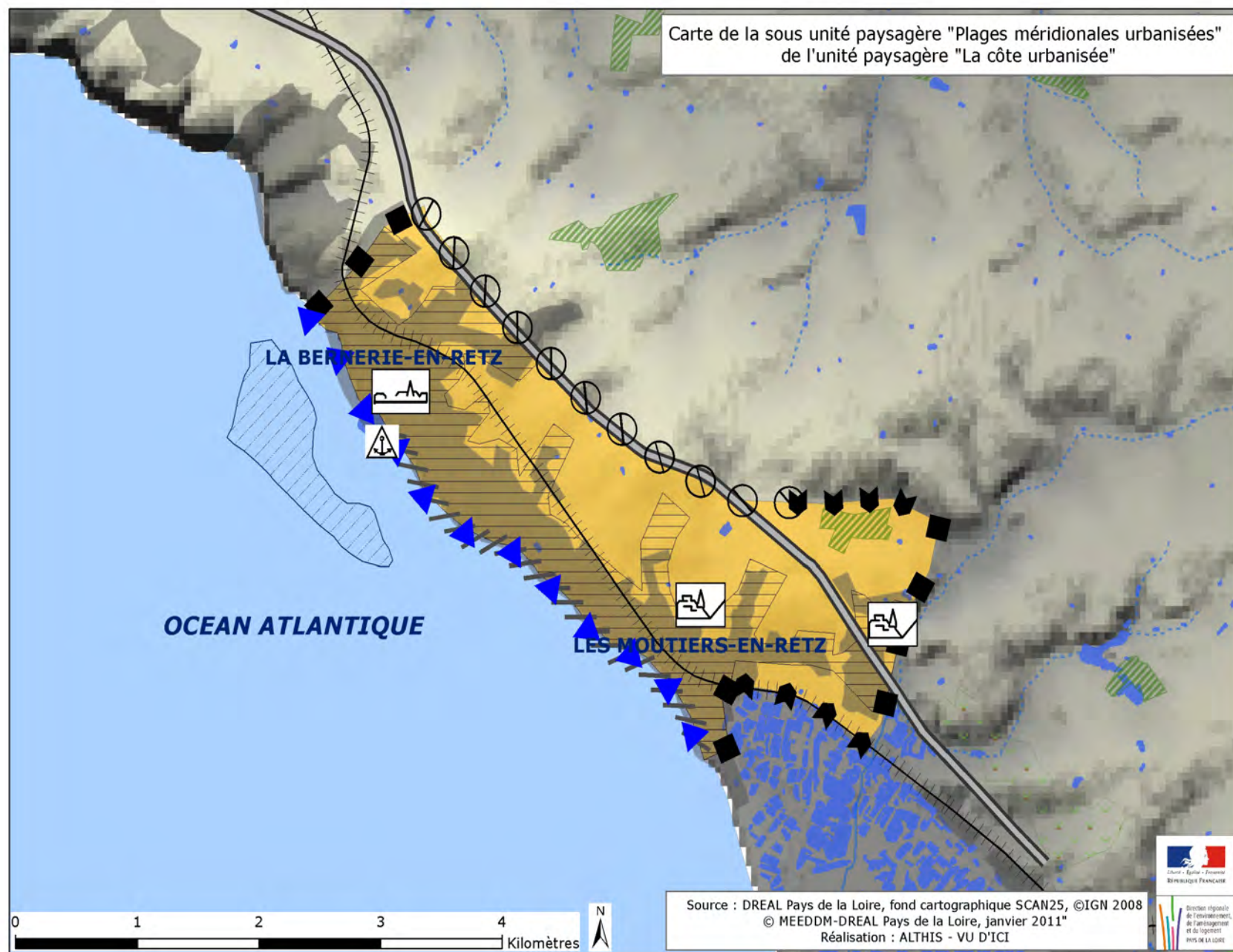
Une urbanisation diffuse se développe juste en arrière des dunes à partir des bourgs qui, eux, étaient plutôt implantés sur la bande rétro littorale sur les routes commerciales des sauniers liées aux activités de la Baie de Bourgneuf. Aujourd'hui, cette urbanisation s'étire jusqu'à la route bleue et isole des poches

d'agriculture qui, de cet isolement, tend à périliter, laissant place à des zones de friche.



Château de la Gressière

Ce paysage est véritablement une charnière entre les ambiances palustres du marais breton, bocagères du plateau du Pays de Retz et maritimes de la côte méridionale. Véritable carrefour terrestre, on y retrouve ainsi un patrimoine important de mégalithes, châteaux, de moulins et de pêcheries.



Carte de la sous unité paysagère "Plages méridionales urbanisées"
de l'unité paysagère "La côte urbanisée"

Légende

Limites paysagères

-  Coteau habité ou urbanisé
-  Front urbain
-  Infrastructures marquant une limite paysagère
-  Plage soulignée d'un front urbain (Remblai)

Composantes marquantes et particularités paysagères

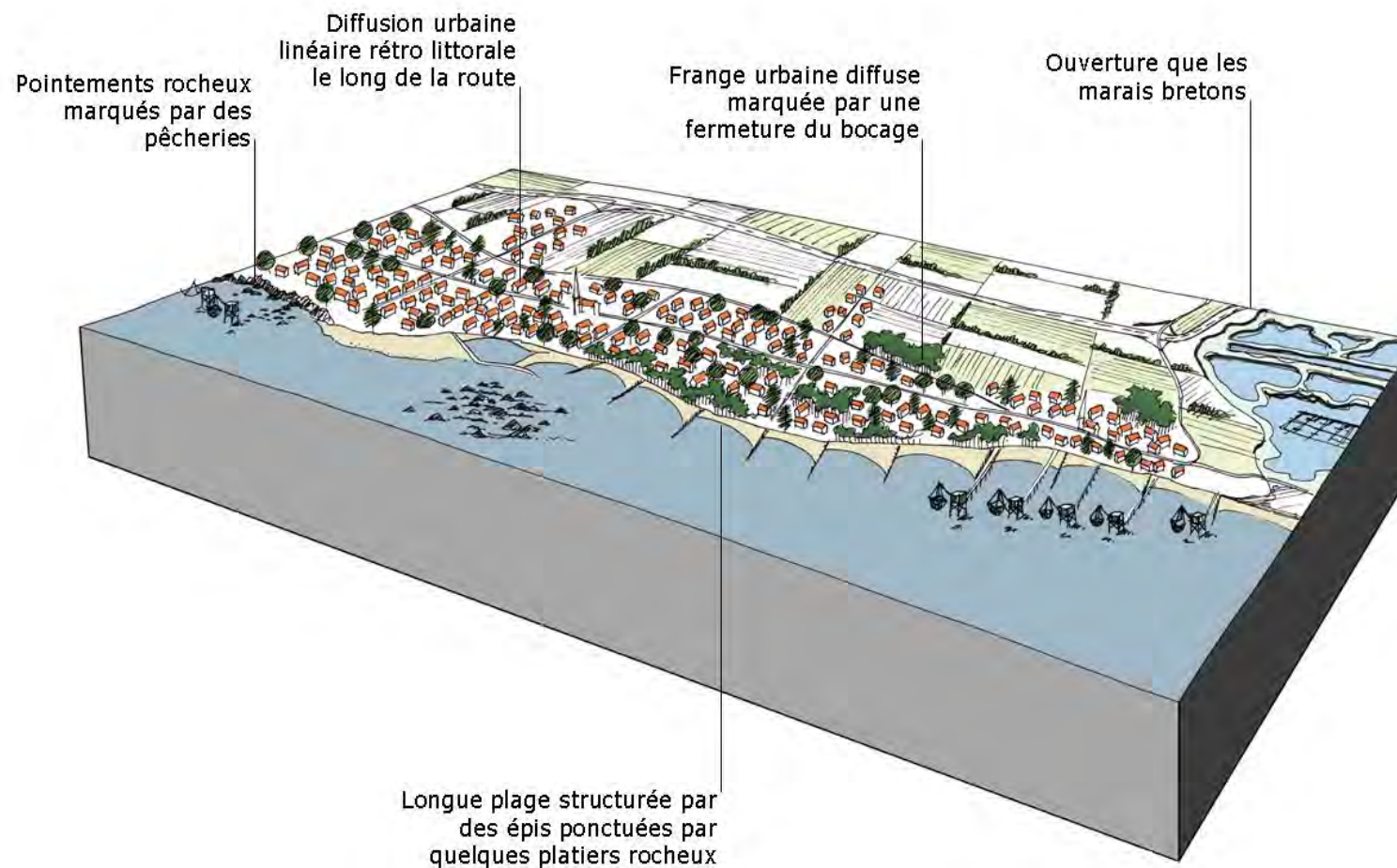
-  Épis
-  Route marquante (4 voies)
-  Voie ferrée
-  Mouillage
-  Platiers rocheux

Structures urbaines

-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Village rue
-  Bourg structuré sur un vallon

Sous unité paysagère : Plages méridionales urbanisées

-  Plages scandées d'épis et de pêcheries bordées d'un tissu urbain plus ou moins structuré



Tendances d'évolution



Carte de Cassini - XVIIIème siècle

Paysage d'interfaces entre mer et arrière-pays d'une grande richesse, cette unité connaît des évolutions profondes amorcées pour certaines depuis le XIXème siècle (Saint-Nazaire devient l'avant port de Nantes), d'autres depuis l'essor du

tourisme balnéaire au XXè siècle (disparition du bocage, perte de vitalité des marais salants, urbanisation diffuse..).

Une pression urbaine importante

Au Nord, le développement urbain est contraint par la présence du littoral et des marais, et s'est effectué le long des axes de communication, chemins de fer et voirie automobile.

L'unité paysagère subit une pression forte autour des communes balnéaires, mais aussi aux abords des grands pôles d'activité et d'emploi comme Saint-Nazaire.



Entre Saint-Nazaire et La Baule, un vaste espace sous pression

Au Nord-Est et aux abords de l'agglomération de Saint-Nazaire, s'exerce une forte pression rétro-littorale.

Au sud, les bourgs souvent situés à l'intérieur des terres ont été déconnectés de logiques d'extension du littoral, qui s'est effectuée à partir des hameaux existants. Une grande partie du littoral est désormais minéralisé /artificialisé, certes sur un modèle différent de celui de La Baule, mais qui gomme néanmoins souvent le rapport entre terre et mer.



Pavillons

Les extensions urbaines se traduisent le plus souvent par des lotissements composés de maisons individuelles. Ces maisons entourées de jardins et en retrait des voies contrastent fortement avec les groupements de l'habitat traditionnel comme les centres bourgs où les hameaux.

Cette urbanisation consommatrice d'espace se situe en continuité des bourgs et hameaux préexistants, aux franges urbaines souvent exposées au paysage.



Camping

Au sud, deux types de phénomènes spécifiques sont observés : la multiplication des lotissements résidentiels fermés (résidences secondaires) et le développement des campings ou parcelles occupées par des caravanes. Un coup de frein au «caravaning» a été donné dans les années 1990. Les vieux campings sont bien intégrés dans des cadres boisés, mais leurs extensions récentes sous forme de mobiles homes sont denses et peu plantées. Les campings cherchent à développer des images spécifiques à travers par exemple la plantation d'arbres exotiques.

1. Etreinte d'urbanisation sur la voie d'accès à une ferme.
2. Rupture d'urbanisation stabilisant la tendance à l'étreinte formant «chapelet de hameaux».
3. Grande «dent creuse» dans un aggrégat.
4. Parcelle enclavée.
5. Urbanisation de second niveau «en côte de porc» (réf. 10).
6. Hameau agricole rejoint par l'urbanisation côtière.
7. Parcelles agricoles progressivement enclavées dans l'urbanisation.
8. Débordement récent de l'urbanisation littorale à l'arrière de la «Route Bleue».
9. Fragmentation de l'espace agricole.
10. Grande parcelle en deuxième niveau à l'accès long et étroit.
11. Constructions empiétant sur la trame verte et bleue.
12. Nouveau lotissement ne s'appuyant pas sur un hameau ni sur un village existant.



Schéma de synthèse des formes d'urbanisation rurales in "Les villages et hameaux du pays de Retz" - Jean-Pierre Ferrand et Bruno Barré

Le schéma ci-dessus, réalisé dans le cadre de la phase diagnostic du SCOT du pays de Retz (en cours d'élaboration) présente les différents types de développements urbains observés en milieu rural dans la partie sud de l'unité. Les implantations pavillonnaires récentes s'étirent progressivement le long des voies, formant peu à peu des continuités entre hameaux autrefois isolés. Des poches d'habitat nouveau déconnectées des structures traditionnelles apparaissent au sein du tissu rural.

Des espaces de stabilité

Les coupures d'urbanisation imposées par la loi littoral permettent d'identifier les territoires encore non urbanisés. Ils constituent des espaces de stabilité où la spéculation n'a plus lieu d'être.

Les projets de planification



Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire – DATAR - zoom sur la côte urbanisée

En 1970 est lancé le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire (SDAMM) concernant 70 communes de l'estuaire de la Loire, dans le cadre de la politique dite des métropoles d'équilibre (nécessité de rééquilibrer le territoire français face à l'expansion de la région parisienne). Dès 1975, est prévu le développement des infrastructures du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, 4^e port français en 2000 et seul port multimodal air-mer.

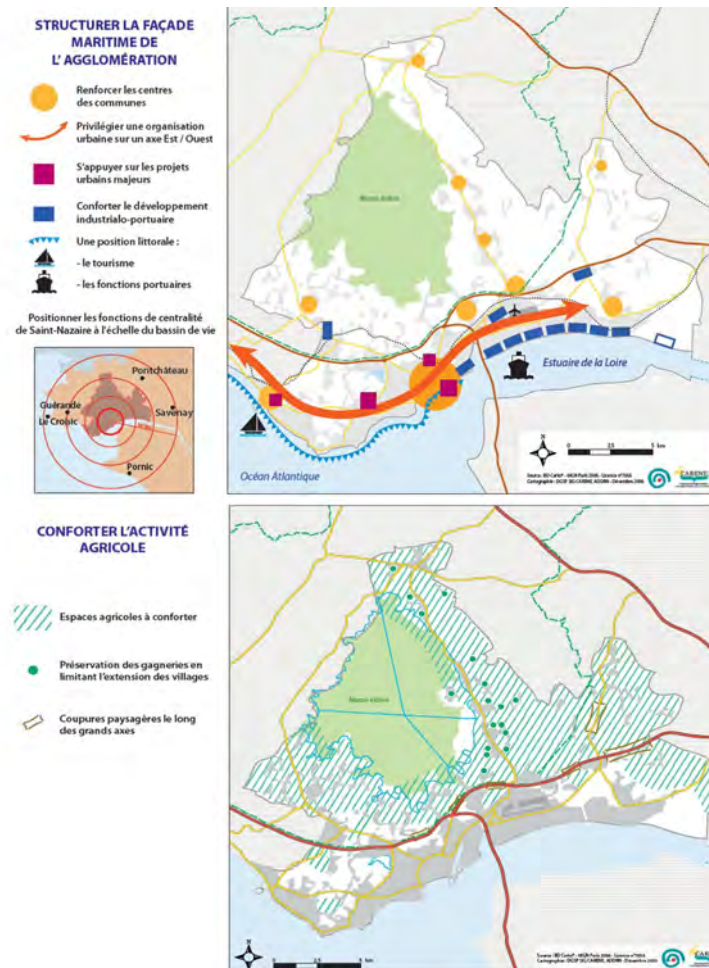


Schéma de secteur de la Carène - Carène

L'unité est concernée par 3 SCOT : celui de CAP atlantique, celui du Pays de Retz (en cours), et celui de la métropole Nantes Saint-Nazaire (approuvé). Le SCOT a été décliné sur le territoire de la communauté d'agglomération à travers un schéma de secteur.

L'activité agricole en mutation

Le bocage traditionnel s'est fortement dégradé autour de La Baule et au sud de l'estuaire, coté est de l'unité. L'ouverture des paysages a participé à la « mise à nu » des nouvelles franges urbaines, peu valorisées.

Les coupures d'urbanisation demeurent parfois très fermées et peu lisibles. En parallèle l'urbanisation a souvent « mise à nu » les abords de nouvelles franges urbaines, peu valorisées.

Dans l'ensemble, de plus en plus de nouveaux espaces sont arrachés aux terres agricoles, afin de devenir constructibles et ainsi d'accueillir résidences secondaires et zones d'activités. Or, l'implantation des nouvelles extensions urbaines peut souvent compromettre l'activité agricole en rendant les accès aux terrains résiduels parfois difficilement praticables par les engins agricoles.



Exemple d'enfrichement à la Bernerie-en-Retz

La pression urbaine exercée entraîne alors spéculation foncière, morcellement des terres agricoles et déprise agricole. L'enfrichement conduit alors à une fermeture des paysages du littoral.

Infrastructures



Mesquer : développement résidentiel en arête de poisson

Au Nord, entre La Turballe et Mesquer, on observe une diffusion urbaine forte liée à la pression urbaine rétro littorale. Les nouveaux lotissements sont conçus en « arêtes de poisson », ce qui surcharge des axes viaires qui gardent souvent leur profil de route de campagne.

Une déviation permettant de relier La Turballe et La Baule sans passer par le centre de Guérande est actuellement à l'étude. Cette déviation Guérande / La Turballe risque de modifier un peu plus le paysage.

En recherche d'accessibilité, des activités ainsi que des habitations s'insèrent à proximité des axes routiers, et notamment de la route bleue, créant des formes linéaires et imposant ainsi de nouvelles règles d'organisation spatiale en rupture avec les formes traditionnelles.

Au Sud, la route bleue (D213) et la D100 sont des vecteurs de diffusion urbaine importants ; à leurs abords, le paysage tend à se banaliser et à perdre ses caractéristiques propres. La route bleue constitue désormais une limite qui s'estompe avec l'urbanisation progressive des espaces agricoles situés à l'ouest sous la pression rétro littorale.

Si certains anciens tronçons ferroviaires existant au sud (liaison Sainte-Pazanne / Paimboeuf notamment) était remis en service à long terme, ils définiraient de nouveaux axes de pression potentiel (le projet, porté par les élus locaux, n'est pas à l'ordre du jour et ne dispose d'aucun financements à l'heure actuelle).

Axe de communication générant un développement linéaire du bâti

En recherche d'accessibilité, des activités ainsi que des habitations s'insèrent à proximité des axes routiers, créant des formes linéaires et imposant ainsi de nouvelles règles d'organisation spatiale en rupture avec les formes traditionnelles.

Projets de réaménagement des infrastructures existantes

Les voies de circulation sont confrontées à une augmentation générale du trafic. Elles prennent une importance de plus en plus grande, aussi bien en termes de surface qu'en termes d'impact visuel.

Voies réaménagées mal intégrées au paysage

Les voies de transit ou d'accès aux lotissements créent un paysage linéaire propre. Ce sont souvent d'anciennes voies communales dont l'aménagement paysager s'est limité à un élargissement de l'emprise routière accompagné de mobilier de type routier (dispositifs anti-bruits, glissières, lampadaires, merlons qui masquent le paysage) sans intégration paysagère à l'environnement qu'elles traversent.

Développement des réseaux pour les extensions urbaines

Les extensions urbaines impliquent la construction de nouvelles infrastructures afin d'accorder le nouveau tissu bâti aux réseaux : routier, électrique, d'eau, d'assainissement ou téléphonique. Quand les voies traversent les bourgs et les villages, elles sont confrontées aux tissus urbains existants qui sont souvent peu appropriés à une telle utilisation de la voiture et à un partage modal entre différents usagers (piétons, vélos, voitures, poids lourds...)

Le manque de hiérarchie des voies des extensions récentes et les opérations en impasses pose trois problèmes :

- la lisibilité du paysage et du fonctionnement urbain,
- l'économie de l'espace et l'imperméabilisation des sols (le linéaire de voirie n'est pas optimisé),
- La poursuite de l'urbanisation future, qui ne peut pas se greffer sur l'existant et retrouver des continuités.



Réalisations et projets de Cap Atlantique, 2010

L'attractivité touristique de l'unité a contribué à l'aménagement de nombreux itinéraires cyclables et sentiers de randonnée, qui sont des vecteurs de découverte privilégiés des paysages. Le réseau Vélocéan sera progressivement complété (Conseil Général), permettant ainsi d'assurer des continuités à l'échelle de l'unité.

Économie

Saint-Nazaire est le principal pôle d'activité de l'unité. Les emprises dédiées au terminal portuaire et aux chantiers navals constituent un paysage unique, dont on perçoit toute la profondeur depuis le pont de Saint-Nazaire.



ZAC tertiaire en cours d'aménagement

Par ailleurs, plusieurs zones d'activité tertiaire sont implantées en périphérie, tandis que de nombreux projets sont en cours (voir carte des projets de Cap Atlantique dans la partie infrastructure). Ces zones présentent une architecture contemporaine et un paysagement de l'espace public, mais sont souvent peu intégrées à leur environnement spécifique.

Ailleurs, les petites zones d'activités locales se multiplient, greffées sur le réseau viaire. Le paysage d'entrée de ville est souvent peu structuré, les activités implantées étant juxtaposées les unes aux autres sans réel travail sur les lisières entre zones d'activité et campagne ou sur les clôtures.

Parmi les effets de la pression observée sur le littoral, il est à noter que certaines activités liées à la mer, comme la conchyliculture, qui posent notamment des problèmes de cohabitation avec les zones résidentielles (odeurs...), sont susceptibles d'être relocalisées dans les terres, au sein de zones d'activités

dédiées.

Changement du type d'architecture

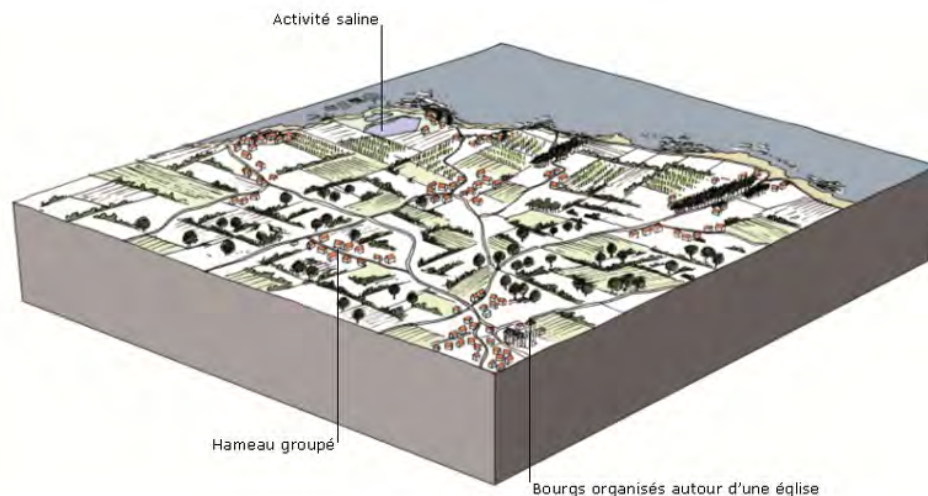
La nouvelle typologie, s'inspirant de formes architecturales contemporaines, crée un nouveau langage architectural qui, malheureusement, ne correspond plus à l'architecture vernaculaire. Il s'agit plutôt d'une banalisation et d'une répétition des formes déjà vues à l'échelle nationale ou même européenne.

L'habitat traditionnel associant une unité d'habitation, des dépendances et comportant une ou plusieurs caves est désormais remplacé par une maison individuelle accompagnée d'un garage.

Il est à noter que certaines salorges (entrepôts à sel des paludiers) sont désormais acquises par des particuliers et transformées en habitation, ce qui pose la question de la pérennité de l'activité.

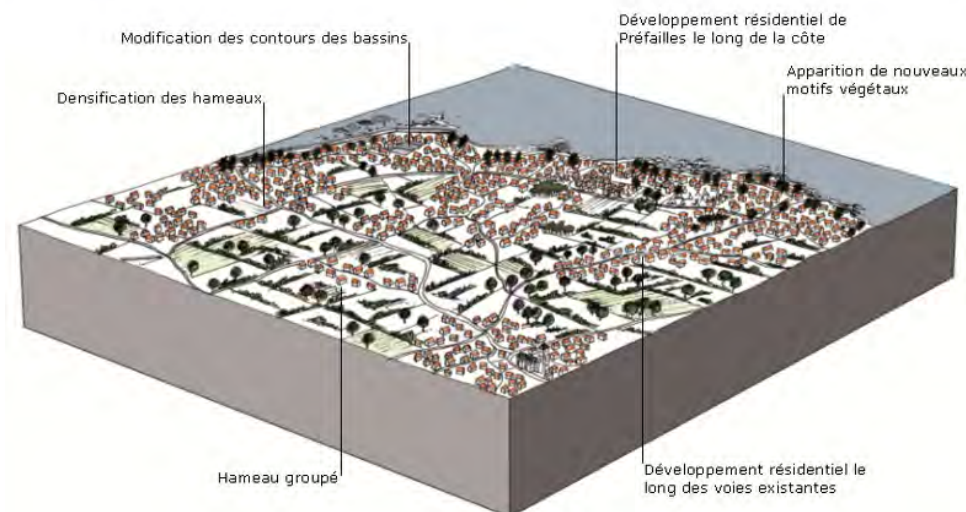
Le développement urbain et sa traduction spatiale dans l'unité

La Plaine-sur-Mer



La Plaine-sur-Mer - Simulation du paysage autour de 1900

Le bourg traditionnel est situé dans l'arrière pays, tandis que la côte est occupée par quelques villages de pêcheurs et de paludiers, situés légèrement en retrait par rapport au littoral.



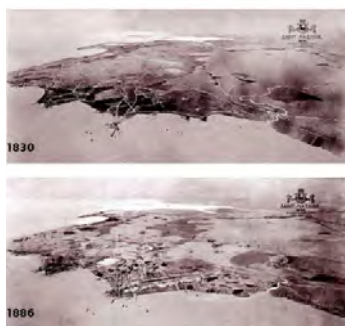
La-Plaine-Sur-Mer - Simulation du paysage autour de 2010

Un fort développement résidentiel s'est effectué le long de la côte, mais aussi le long des voies existantes ; les hameaux se sont densifiés. La minéralisation de la côte de Jade s'est accompagnée de plantations exogènes comme les cyprès. Cette urbanisation a généré une consommation importante d'espaces naturels et agricoles, et a généré des dents creuses aujourd'hui en friches. Les véritables coupures d'urbanisation sont très limitées.

Saint-Nazaire, une évolution à part

Au début du XIXe siècle, Saint-Nazaire n'est encore qu'un bourg rural, son port n'est qu'un havre. Saint-Nazaire est alors essentiellement un port de lamaneurs et de pilotes de Loire, qui guident les bateaux de commerce dans l'estuaire. La création du port et de la ville modernes à la fin du XIXe siècle a représenté un changement majeur à l'échelle non seulement locale, mais aussi régionale. Avec l'ensablement croissant de La Loire, un port en eau profonde en aval de Nantes devient indispensable. La création du port de Paimbœuf remonte à 1660.

Paimbœuf, devenu l'avant-port de Nantes a reçu une grande partie des bateaux armés pour le trafic triangulaire. Mais Paimboeuf, s'ensable lui-aussi...



Saint-Nazaire en 1830 et 1886 (source : PLU de Saint-Nazaire)

En 1838, un môle est construit à Saint-Nazaire afin d'accueillir le service de bateaux à vapeur de la Basse Loire. En 1808, Napoléon 1er, conseillé par Mathurin Crucy, décide de la construction d'un port à Saint-Nazaire. Un bassin à flot capable d'accueillir les navires de grands tonnages est achevé en 1856, un second bassin dit « de Penhoët » voit le jour en 1886. Le développement qui suivit est unique en France.

L'arrivée du chemin de fer en 1865 contribue fortement à l'essor de Saint-Nazaire. « Le Petit Maroc », le bourg historique et ses venelles, est rapidement dépassé par la ville neuve rectiligne d'une part, qui s'étend autour des quais puis sur la campagne, et d'autre part le développement du tourisme balnéaire en front de mer (villas et hôtels particuliers de style victorien).

Les chantiers de La Loire connaissent en 1920 une baisse de charge. C'est à ce moment que naît le secteur aéronautique à Saint-Nazaire (hydravions. Aux dépens de Guérande et de Savenay, Saint-Nazaire attire les services administratifs.

L'occupation allemande transforme Saint-Nazaire en port militaire. Dès 1941, débute la construction d'une base sous-marine à l'emplacement de la darse transatlantique. Saint-Nazaire est la dernière ville libérée en Europe, le 11 mai 1945, soit trois jours après la signature de l'armistice à Berlin. La ville est alors en ruine, mais reste dominée par une immense masse de béton de 300 mètres de large et de 18 mètres de hauteur.

Un vaste chantier s'ouvre alors dans les années cinquante sous la direction de Jean-Noël Le Maresquier, architecte en chef. La reconstruction affirme la volonté de séparer la ville de son port. Le schéma de la ville nouvelle est fonctionnel et rigide : une zone d'activités portuaires et industrielles à l'Est, une zone verte

tampon autour de la base sous-marine qui isole la ville des bassins, un axe triomphal de plus d'un kilomètre qui relie la nouvelle gare à l'hôtel de ville, une zone résidentielle à l'Ouest. La première pierre de la salle des sports baptisée « La soucoupe » est posée en 1966 sur les grands marais remblayés.



Saint-Nazaire en 1933 et 2000 (sources : PLU de Saint-Nazaire et <http://www.mairie-saintnazaire.fr>)

Dans les années 70, sont construits les grands ensembles des quartiers Ouest, dont l'aménagement devait à l'origine se poursuivre plus à l'ouest. Mais la crise vient perturber ces projets. La ville traverse alors une période difficile, le centre-ville se vide et l'image de Saint-Nazaire est celle d'une cité ouvrière et industrielle frappée par le marasme économique.

Les activités portuaires se sont déplacées en amont (vers Montoir de Bretagne et Donges), et la ville tourne désormais le dos à son port et à la mer, à ses points forts d'animations. En 1982, une première étude pose la nécessité de requalifier le centre-ville, le port et le front de mer pour relancer l'image de la commune. Le plan de référence et les phases successives du projet global de développement ont pour objectif de retourner Saint-Nazaire vers la mer et son port, de rendre les quartiers agréables autour d'un centre-ville animé, et de diversifier l'économie.



Le « Paquebot » de l'architecte Vasconi (sources : PLU de Saint-Nazaire et <http://www.mairie-saintnazaire.fr>)

En 1988, le « Paquebot » de l'architecte Vasconi, sort de terre en plein milieu de « l'axe triomphal ».

La reconquête des friches industrielles situées sur les quais est une étape cruciale. La mise en lumière du port par Yann Kersalé en fait aujourd'hui un paysage nocturne unique et lieu de création artistique reconnu.

La ville se transforme : réhabilitation des quartiers et de l'habitat, aménagement du chemin des douaniers, transformation du jardin des plantes, végétalisation des secteurs urbains, constructions neuves...

Le travail de ces dix dernières années a incité au retournement des axes de circulation vers la mer et le port. Le front de mer a été complètement requalifié, des éléments d'animation y ont été réimplantés.

La base sous-marine est transformée sur la base du projet de l'architecte barcelonais Manuel Sola Moralès : la base est percée en son sein, une terrasse est créée sur le toit, permettant un point de vue remarquable sur les paysages de la ville et la Loire, et l'espace situé entre la place Marceau et la base sous-marine est entièrement repensé afin de combler le vide engendré par la guerre.

Saint-Nazaire est aujourd'hui une ville aux paysages diversifiés, développant des ambiances propres très fortes, mais reliés entre elles par des aménagements de l'espace public cohérents.



Saint-Nazaire, une ville en projet (source : ADDRN)

Plusieurs projets sont encore en cours :

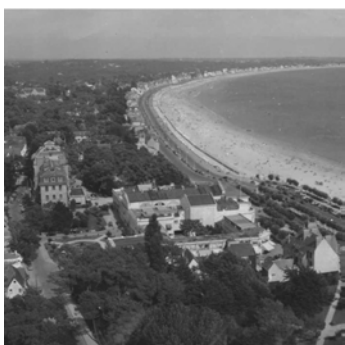
- le renouvellement urbain des quartiers ouest,
- le Ruban Bleu, opération d'urbanisme et de commerces, placé entre la base sous-marine et le ' Paquebot,
- Un théâtre qui ouvrira ses portes en 2012 au sein de l'ancienne gare type Haussmannien de 1865 désaffectée depuis la guerre (à deux pas de la base sous-marine).

La Baule



La Baule en 1888 (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique
http://www.loire-atlantique.fr)

La Baule n'était à l'origine qu'une zone insalubre. Au XIème siècle, des bénédictins s'installent et construisent le premier bourg d'Escoublac. Le bourg se déplace d fait d'un ensablement régulier, puis disparaît au XIVème siècle. Le second bourg est installé dans la forêt mais le déboisement et le défrichement par les moutons accélèrent l'ensablement : il est abandonné en 1751. En 1818, par ordonnance royale l'état accorde au Comte de Sesmaisons la concession à perpétuité des dunes d'Escoublac qu'il veut reboiser afin de développer l'industrie du bois. Malgré les protections, moutons, vaches, chevaux continuent de venir y paître et rien ne parvient à arrêter l'érosion du sol. L'Etat replante alors à son tour.



La Baule vue aérienne (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique
http://www.loire-atlantique.fr)

Lorsque la ligne de chemin de fer est inaugurée en 1879, le site n'est encore qu'une succession de bôles et de dunes frangée d'une jeune et vaste forêt de pins et de chênes verts. La Baule a été un lieu d'expérimentation d'un habitat intégré dans on environnement. Ses quatre grands lotissements ont été conçus comme des petites villes avec chapelle, hôtels, commerces. Les villas des origines présentent une grande richesse et une grande diversité architecturale. Les premières villas, au XIXème, sont à rattacher au courant historiciste : les emprunts de la période médiévale, classique, italienne, flamande sont courantes. Le style « anglo-normand », le style breton, le néo-basque, l'influence provençale et l'art-déco lui succèdent par la suite.

La pinède constitue l'élément unificateur face à cette diversité de typologie architecturale. Elle se trouve essentiellement sur les terrains privés.



La Baule en 1957 (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique
http://www.loire-atlantique.fr)



le front de mer au début du siècle (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique
http://www.loire-atlantique.fr)

Les villas, réquisitionnées par les allemands, puis pour reloger les nazairiens, sont dénuées du confort moderne. La promotion immobilière connaît un boom à La Baule dans les années 1960 - 1970 : de nombreuses villas sont démolies pour reconstruire des résidences collectives, notamment sur le front de mer. La prise de conscience du problème posé par la disparition du patrimoine datant du début du siècle a connu un tournant en 1990, avec la démolition du casino. Depuis, une ZPPAUP a vu le jour en 2006.

La Baule est aujourd'hui une ville au bord de la mer. Le front de mer était constitué l'origine de parcelles très étroites afin de réaliser un front urbain pittoresque, ce qui ne permettait pas d'extensions sur la parcelle et a favorisé le regroupement de plusieurs parcelles pour la construction d'immeubles. Un front de mer « opaque » a ainsi succédé à un front de mer « resserré ». Le front de mer, appelé remblai, prend des allures de boulevard. Entre 1954 et 1961 la chaussée a été élargie au détriment de la plage. Aujourd'hui, on revient en arrière. La deux fois deux voies est redevenue une deux fois une voie en 1995. Une végétalisation plus importante et une voie réservée aux cyclistes sont envisagées, de même qu'une mise en lumière du front de mer par le plasticien Yann Kersalé.

L'architecture balnéaire du XIXème évolue actuellement vers un plus grande banalisation : PVC, isolation par l'extérieur, minéralisation/stérilisation des jardins... L'ambiance balnéaire disparaît peu à peu. La densification a un impact sur le nombre de pins, c'est un autre type de paysage qui s'installe

progressivement. Le chêne vert se développe fortement.

Quelles perspectives ?

A Tharon Plage, on observe une rupture d'échelle entre des voies largement dimensionnées et des constructions basses. Une densification pourrait y être envisagée.

Or, cette densification serait impossible dans la majorité des nouvelles opérations (voies inter-quartier surchargées car peu nombreuses, problème du stationnement...).

La nouvelle tendance va aujourd'hui vers la résidentialisation d'opérations d'ensemble en impasse.

Enjeux

Enjeux liés à la topographie et aux espaces naturels



La côte sud vue depuis Saint-Nazaire

L'unité compte de nombreux espaces à l'échelle monumentale : Baie de Pont-Mahé, marais du Mes, rade du Croisic, marais de Guérande, baie du Pouliguen, estuaire de la Loire, marais bretons. L'enjeu est de mettre en scène ces espaces notamment dans leurs covisibilités proches et lointaines (de part et d'autre de l'estuaire de la Loire).



Le bourg de Batz-sur-Mer vu depuis les marais de Guérande

La pression de l'agglomération de Saint-Nazaire sur les franges des marais de Brière est importante et doit être maîtrisée. L'interface entre Saint-André des Eaux et les marais de Brière est notamment menacée : sa préservation est essentielle sur le plan environnemental, paysager et identitaire. L'interface mérite d'être requalifiée par endroit.

L'Atlas des paysages reprend les coupures d'urbanisation fixées par la loi littorale afin de souligner les enjeux paysagers qui y sont associés : en effet, la perception des paysages de ces espaces, définis avant tout pour leur qualité

environnementale, peut être améliorée. Certains espaces préservés sont ainsi en voie d'enrichissement, ce qui conduit alors à une fermeture des paysages du littoral.



L'attractivité balnéaire est à l'origine d'une vaste zone de pression urbaine littorale qu'il s'agit de maîtriser de façon à préserver les caractéristiques identitaires des différents faciès littoraux.

Enjeux liés aux infrastructures et déplacements

Le projet de déviation ouest de Guérande constitue un enjeu important : il s'agira d'éviter qu'elle devienne un vecteur de développements urbains futurs sur des espaces agro-naturels déjà fragilisés.

Un projet de tunnel sous la route bleue au niveau de Saint-Brévin est en cours de réalisation afin de permettre de maintenir le lien entre ces deux parties de Saint-Brevin en assurant la sécurité des usagers. Ce franchissement et le projet de franchissement de la Route Bleue au nord de la Ria vers le Clion et le Val St-Martin relient de façon fonctionnelle un ensemble urbain ancien à une zone en cours de structuration. Il s'agira de retrouver à l'ouest de la route bleue une cohérence paysagère et des continuités urbaines, agricoles et paysagères.

Globalement, les développements urbains le long des voies méritent d'être davantage structurés, à travers une meilleure hiérarchisation du statut des voiries

ainsi que par le comblement des dents creuses dans un souci de recherche de cohérence des enveloppes urbaines. Ainsi le mitage de l'espace pourrait-il être limité en contraignant les développements autour des sites dont la mutation est déjà largement amorcée.

Le manque de hiérarchie des voies des extensions récentes et les opérations en impasses recoupe 4 enjeux :

- l'économie de l'espace et l'imperméabilisation des sols (le linéaire de voirie n'est pas optimisé),
- la lisibilité du paysage et du fonctionnement urbain,
- La poursuite de l'urbanisation future, qui ne peut pas se greffer sur l'existant et retrouver des continuités,
- La saturation des voies interquartiers, peu nombreuses.

Les développements linéaires posent globalement la question du traitement des franges et des limites : comment définir où commence l'urbain et le rural dans un espace dont les axes de pénétrations sont colonisés progressivement par le périurbain ?

Les itinéraires cyclables et de randonnée apparaissent comme des itinéraires de découverte privilégiés de l'unité.



La qualification des fronts de mer permet de jouer du contraste entre urbain et naturel.

Les enjeux liés au mode d'habiter

Plusieurs éléments de patrimoine constituent des éléments de stabilité du paysage : les communes littorales faisant l'objet d'une ZPPAUP (Batz-sur-mer, La Bernerie-en-Retz, La Baule, Le Croisic, Le Pouliguen, Saint-Brévin-les-pins). Les paysages de bourgs portuaires patrimoniaux (Piriac, La Turballe, Pornic) doivent être par ailleurs confortés.

A la Baule et à St-Brévin, l'enjeu est de préserver les ensembles balnéaires forestiers ainsi que leur qualité urbaine et architecturale. Il s'agit notamment de préserver ou replanter des pins sur les parcelles privatives, et de limiter un trop fort développement du chêne vert, qui a tendance à « stériliser » les sols.

Face à la banalisation l'architecture balnéaire du XIXème siècle (PVC, isolation par l'extérieur, minéralisation/stérilisation des jardins...) l'enjeu est de sensibiliser les nouveaux acquéreurs de ces éléments de patrimoine.

Les nouveaux lotissements résidentiels sont très consommateurs en espace, et participent fortement au mitage de territoire et à l'étalement urbain, qui conduisent à une perte de lisibilité des éléments identitaires du paysage (faciès littoraux, bocage traditionnel...): il s'agit donc comme ailleurs d'enrayer la dynamique actuelle d'étalement urbain et de consommation excessive de l'espace en favorisant la compacité des opérations et en définissant des enveloppes urbaines cohérentes.



Préfaillies et La-Plaine-sur-Mer : une limite à l'urbanisation à définir

Ce mode d'urbanisation se greffe sur les structures urbaines traditionnelles sans tenir compte de leurs spécificités, banalisant ainsi l'espace urbain, mais aussi les lisères entre ville et campagne. L'habitat diffus monofonctionnel est aussi générateur de déplacements et de nouvelles voiries, augmentant la place de l'automobile dans le paysage. L'enjeu est donc d'optimiser le linéaire de voirie en se greffant davantage sur la trame existante, de favoriser la mixité des fonctions, de traiter les lisières et d'adapter les constructions au contexte local (topographie, matériaux, couleurs, modénature). Des limites à cette urbanisation sont à trouver, notamment entre La Baule et Saint-Nazaire, et autour de Pornic, La Plaine sur Mer ou la Bernerie-en-Retz.



Contenir la diffusion urbaine rétro-littorale à la Morinière, Saint-Michel-Chef-Chef (Source : Les villages et hameaux du Pays de Retz – Diagnostic et

Sur les secteurs pavillonnaires ni véritablement ruraux, ni urbains, il s'agit d'arrêter les extensions urbaines et favoriser une hiérarchisation des voies (repérage), une diversité de densité urbaines en relation avec les réseaux de transports, une mixité fonctionnelle et des coupures vertes. L'objectif est de poser la question de la création de quartier urbain à partir du tissu pavillonnaire.

Sur les zones rurales ayant subi une forte pression urbaine linéaire, l'enjeu est de parvenir à une meilleure structuration des développements à venir (soit pour retrouver un paysage agricole cohérent soit pour développer un vrai tissu urbain identitaire).

Certains secteurs ruraux présentent déjà des signes visibles d'évolution, d'autres apparaissent comme des territoires de projets, notamment susceptibles de faire

subir une mutation au paysage. L'enjeu est sur ces espaces de mener des réflexions pour une structuration sur le long terme qui permettent d'éviter la banalisation des paysages.

Enjeux métropolitains



Entre Saint-Nazaire et La Baule, un vaste espace sous pression et une limite à l'urbanisation à trouver

Certains enjeux sont spécifiques à la ville de Saint-Nazaire, comme la rénovation urbaine des quartiers Ouest.

Par ailleurs, ce pôle d'emploi majeur induit des pressions urbaines sur le milieu agricole et naturel qui diffèrent de celles observées sur le reste du littoral. Entre Saint-Nazaire et La Baule, on observe ainsi un vaste espace sous pression : une limite à l'urbanisation doit être trouvée à l'avenir.

Les enjeux liés au tourisme

Au sud, il s'agit de surveiller la qualité paysagère des extensions des campings sous forme de mobile-homes (densité, plantations d'accompagnement...).

Enjeux liés aux activités économiques

La banalisation des paysages d'entrées de ville, constitués de ronds-points routiers et de zones d'activité constitue un autre enjeu prioritaire. Il s'agit de restructurer certaines entrées de villes (comme celles de Saint-Nazaire Ouest) afin de les intégrer à part entière au sein d'une ville multimodale à travers la qualification de l'espace public et la création d'espaces adaptés aux piétons et vélos.

Les zones d'activités bordant la route bleue méritent pas ailleurs un travail de

restructuration et d'intégration paysagère.

Enjeux liés à l'espace agricole



Zones de recomposition agricoles : A l'Ouest de Piriac-sur-Mer, entre Pornic et la Bernerie-en-Retz, entre la Bernerie-en-Retz et la D13 (Géoportail)

Il s'agit globalement de contrer la perte de lisibilité des formes traditionnelles (hameaux, bocages, boisements) en limitant le phénomène de mitage, mais aussi de limiter l'enclavement d'espaces agricoles périurbains.

On observe une zone de mutation importante entre Pornic et La Plaine-sur-Mer, impliquant une perte de lisibilité paysagère que seule une action forte de composition permettrait de restaurer.

L'atlas identifie d'autres zones de recomposition où l'enjeu est de maintenir des espaces de respiration et de limiter la pression urbaine, comme sur les secteurs rétro-littoraux de La Baule Escoublac et de la Turballe.

Enjeux liés aux marais salants

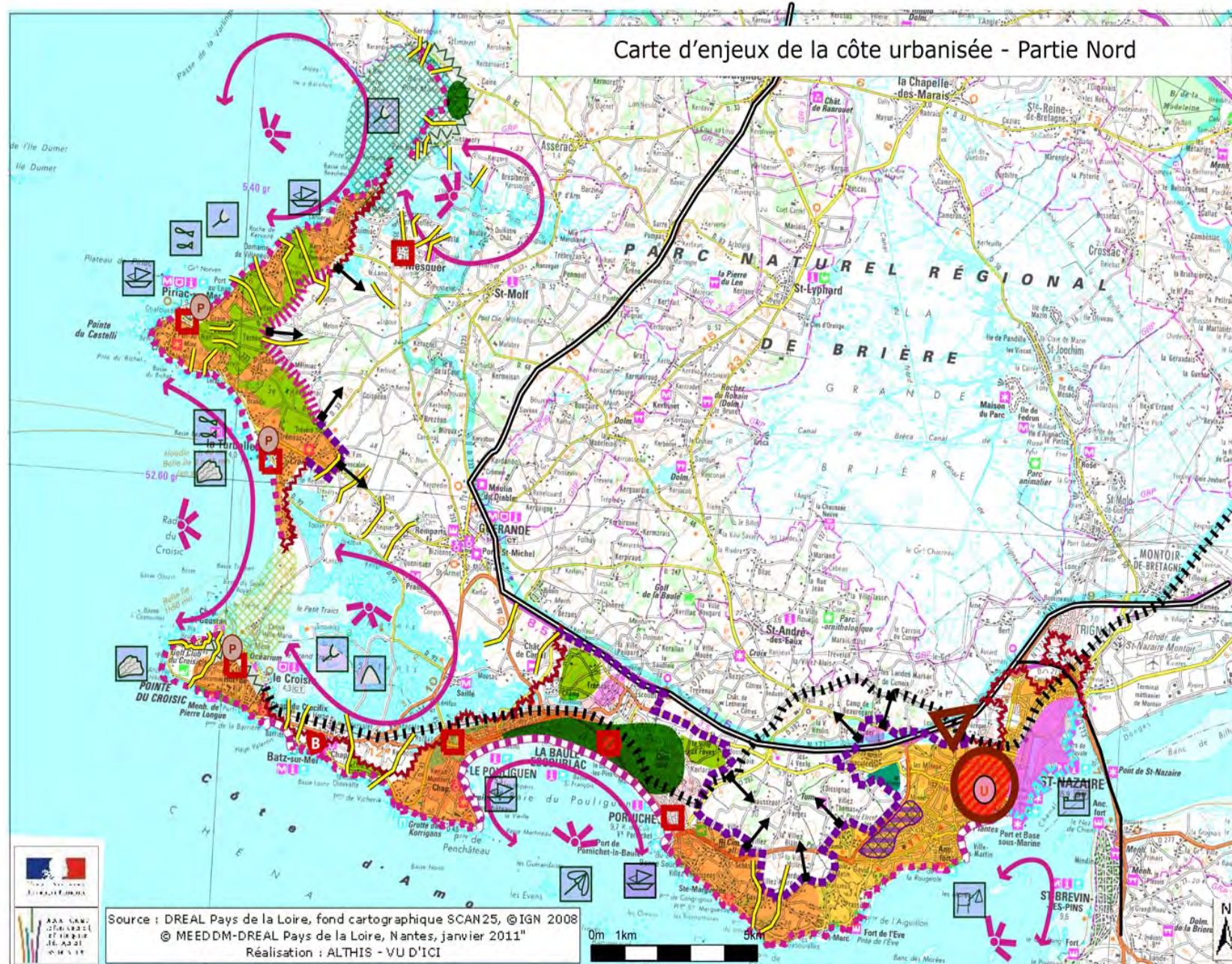
La pérennité des paysages de marais salants dépend du maintien de l'activité des salines.

L'équilibre reste à trouver entre exploitation du potentiel touristique et la difficulté d'ouvrir au public des salines exploitées, qui sont avant tout un outil de travail.

Les modes de gestion des salines inexploitées devront être redéfinies en fonction de leur potentiel écologique et économique.

La frange Sud des marais de Guérande constitue une interface sensible. Les bourgs paludiers, autrefois tournés vers les marais, ont désormais tendance à négliger le traitement de ces franges, qui devront être requalifiées (exemple : zones d'activité).

La nouvelle génération de paludiers est tentée par la mécanisation, qui pourrait transformer en profondeur l'échelle des digues, et peut-être des voies d'accès aux marais.



Légende de la côte urbanisée - Partie Nord

Enjeux de liaisons limites et continuités

-  Limite paysagère de qualité à préserver
-  Limite à l'urbanisation à trouver autour des pôles urbains ou des zones de pression
-  Limite urbaine avec le milieu naturel à définir et qualifier
-  Pression rétro-littorale
-  Anticiper la mutation sur la zone de transition rétro-littorale
-  Mise en scène de front urbain littoral à conforter
-  Espace à l'échelle monumentale à mettre en scène notamment dans ses covisibilités
-  Qualifier les franges bâties diffuses en tenant compte des spécificités des faciès littoraux
-  Assurer la qualité paysagère des coupures d'urbanisation
-  Axe majeur véhiculant son propre paysage à réinscrire dans son contexte paysager
-  Axe induisant une forte pression urbaine
-  Liaison ferroviaire existante ou en projet pouvant induire une pression urbaine
-  Pression urbaine liée aux infrastructures existantes ou en projet à maîtriser
-  Report de pression urbaine des agglomérations de Nantes et Saint Nazaire par les axes viaires

Ressources économiques liées à une valeur identitaire ou sensorielle à valoriser

- | | | |
|--|--|---|
|  Pêche à pied |  Marais salants |  Port industriel |
|  Pêche |  Bains de mer |  Pêcherie |
|  Plaisance | |  Ostréiculture |

Espaces à enjeux

Espaces agricoles

-  Zone de recomposition: maintien d'espaces de respiration par une agriculture périurbaine, limitation forte de la la pression urbaine notamment le long des axes viaires majeurs

Espaces naturels

-  Zone de stabilité: espaces ouverts de marais et zones humides à préserver (pouvant déjà faire l'objet de protections spécifiques)

Espaces urbains

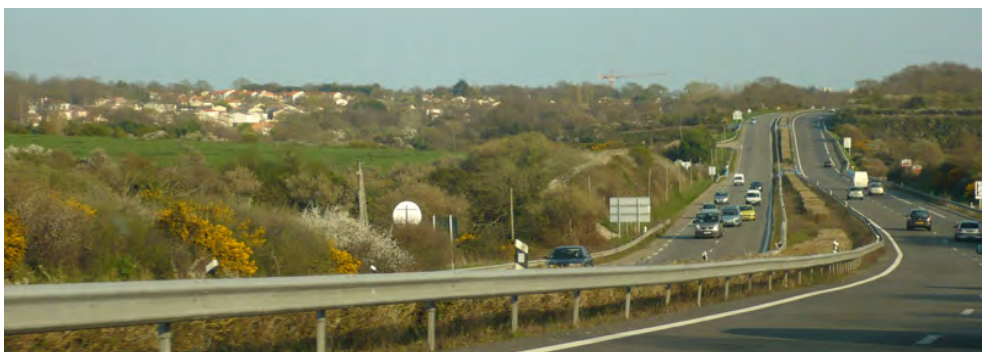
-  Cœur de bourg de caractère à préserver et valoriser notamment dans la lisibilité de la silhouette de bourg
-  Paysage de bourg portuaire patrimonial à conforter
-  Qualification de la façade portuaire monumentale
-  Trame urbaine à l'identité patrimoniale spécifique à préserver et à valoriser
-  Polarité majeure à l'échelle du territoire à maîtriser notamment dans les dynamiques de contournements
-  Pôle urbain: assurer une cohérence d'identité entre le bourg ancien et ses extensions dans une logique d'agglomération clairement circonscrite et de recomposition urbaine
-  Préserver les boisements des ensembles balnéaires forestier et leur qualité urbaine et architecturale
-  Zone de structuration : tissu à dominante résidentiel
-  Conforter l'identité du coeur de ville
-  Zone de recomposition du tissu urbain (renouvellement urbain)
-  Gérer la rupture d'échelle et la monumentalité des grands ensembles notamment par le traitement des espaces publics ou le renouvellement urbain
-  Pérenniser ou renforcer l'identification de la mosaïque des quartiers tout en hiérarchisant les parcours urbains
-  Assurer la qualité des Zones d'activités
-  Micro paysage remarquable de la Baie de Pont-Mahé et des Pointes de Pen-Bé et Merquel
-  Micro paysage remarquable de la Basse du Croisic et du Tourbolo de Pen-Bron

Synthèse



Jeux de covisibilités sur l'estuaire

Si la continuité urbaine tend à uniformiser les ambiances paysagères de la côte, le littoral de Loire-Atlantique révèle une véritable diversité liée à la configuration naturelle originale des côtes : les plissements géologiques ont dessiné des falaises rocheuses souvent orientées suivant la direction nord ouest / sud est entre lesquelles se sont intercalées des plages de sables qui ont pour certaines fait la renommée du département comme destination balnéaire. Le dessin de la côte est par ailleurs infléchi par l'estuaire de la Loire qui induit des jeux de covisibilités entre les deux côtes réunies par le pont monumental de Saint Nazaire.



Diffusion urbaine autour de la route bleue

La continuité de l'urbanisation essentiellement d'habitat secondaire de type pavillonnaire contribue aujourd'hui à accentuer la perte de lisibilité de ce contexte paysager côtier en s'épaississant progressivement sur le plateau rétro-littoral.

Cela pose la question de la structuration de ces tissus urbains, du repérage nécessaire dans ces agglomérations et surtout de la limite à donner à ce développement en épaisseur qui franchit de plus en plus la route bleue.