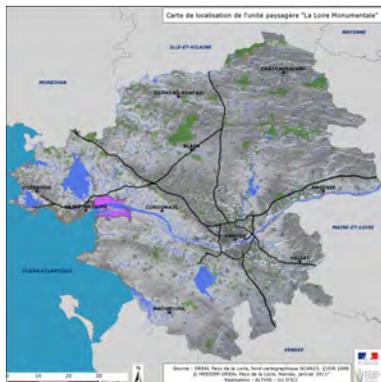
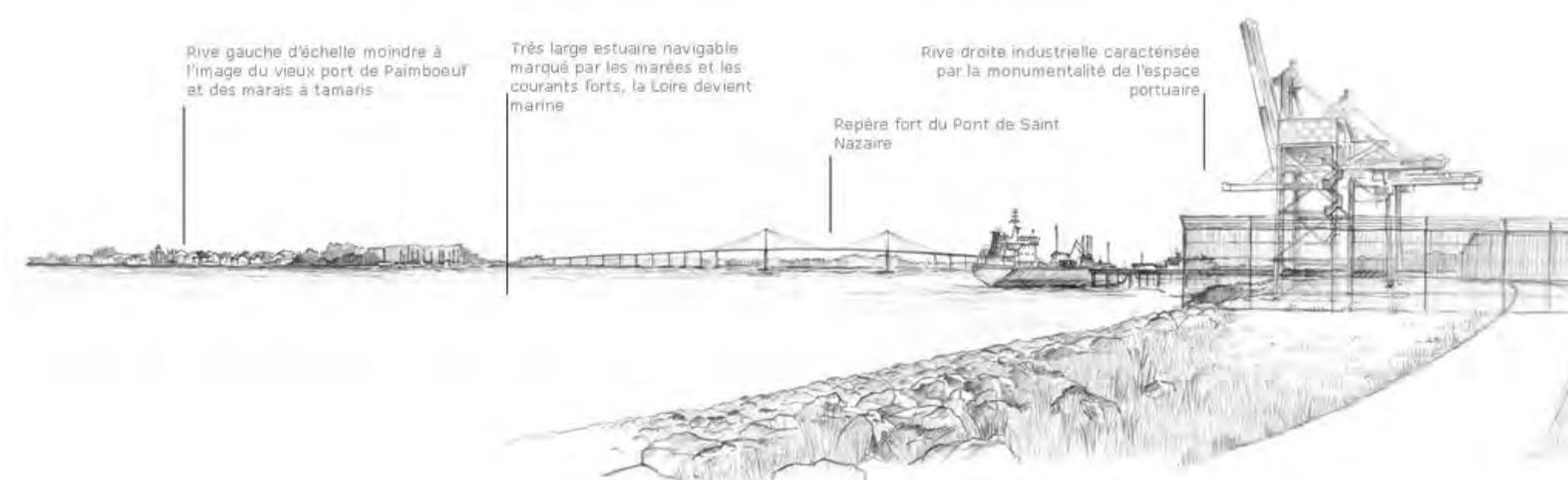


Présentation



Tintin et les 7 boules de cristal - Hergé



Ambiances paysagères de La Loire monumentale

« Des boqueteaux de grues géantes aux bras horizontaux se lèvent comme des pinèdes par-dessus les berges boueuses, en migration perpétuelle, de ce grand fleuve gris du nord comme une rédemption de la blancheur des cygnes de légende qu'est devenue dans un mélancolique avatar final la rivière lumineuse et molle de la Touraine. » Julien Gracq - Liberté Grande



Les éléments terre



les matières architecturales



Infrastructures et économie



les formes de l'eau



« Malgré la chaleur de juillet, un grand souffle courait dans tout ce beau décor, car le vent arrivait de la mer avec la fraîcheur et la gaieté du large, et faisait deviner un peu plus loin, au-delà de ces flots serrés que le calme, la tranquillité des eaux douces abandonnaient déjà, le vert de l'Océan sans limite, et des vagues, des embruns, des tempêtes. » Alphonse Daudet - Jack

Une fois la pointe de Paimboeuf franchie, une porte s'ouvre sur l'océan. L'ambiance devient subitement maritime, l'eau de la Loire se teinte des reflets métalliques de l'océan ; l'air est nettement chargé d'embruns. Le paysage devient monumental : l'espace fluvial s'élargit tant que le pont de Saint Nazaire peine à l'enjamber. Il doit projeter son tablier vers le ciel pour réussir à atteindre l'autre berge sans entraver le va et vient des cargos. C'est véritablement à cette échelle du transport maritime que ce paysage est taillé. Les grues alignées sur les quais pointent leur bras articulé au dessus de l'horizon en attendant un appontement qui déclenche une animation ponctuelle sur les plateformes de stockage. Les routes surdimensionnées, les trains interminables, les montagnes noires du terminal charbonnier, les hangars colorés monumentaux, les empilements de containers et les tapis de transfert qui zèbrent le ciel donnent à cet espace fluvial une dimension qui rend la hauteur d'homme presque insignifiante. Cette berge portuaire contraste fortement avec la rive gauche et le port historique de l'Estuaire qu'était Paimboeuf. La rupture d'échelle est saisissante.



Les éléments terre

Fortement construites et remaniées, les berges de Loire ne laissent que peu de place à la végétation. Cependant, en arrière du bourrelet rivulaire ou au-delà de la façade portuaire subsistent des zones de marais quadrillées par des fossés et canaux et scandées par la silhouette pittoresque, déformée par le vent des tamaris. Sur la rive sud, des boisements de pins soulignent la rive et abritent Paimboeuf. Les prairies de pâture sont le plus souvent soulignées de bandes de roseaux parfois très importantes.



les matières architecturales

L'architecture est très contrastée sur cette unité : elle varie entre les petites maisons mitoyennes colorées du port de Paimboeuf, alignées le long des quais et les imposants hangars métalliques multicolores de la zone portuaire de Montoir.



Infrastructures et économie

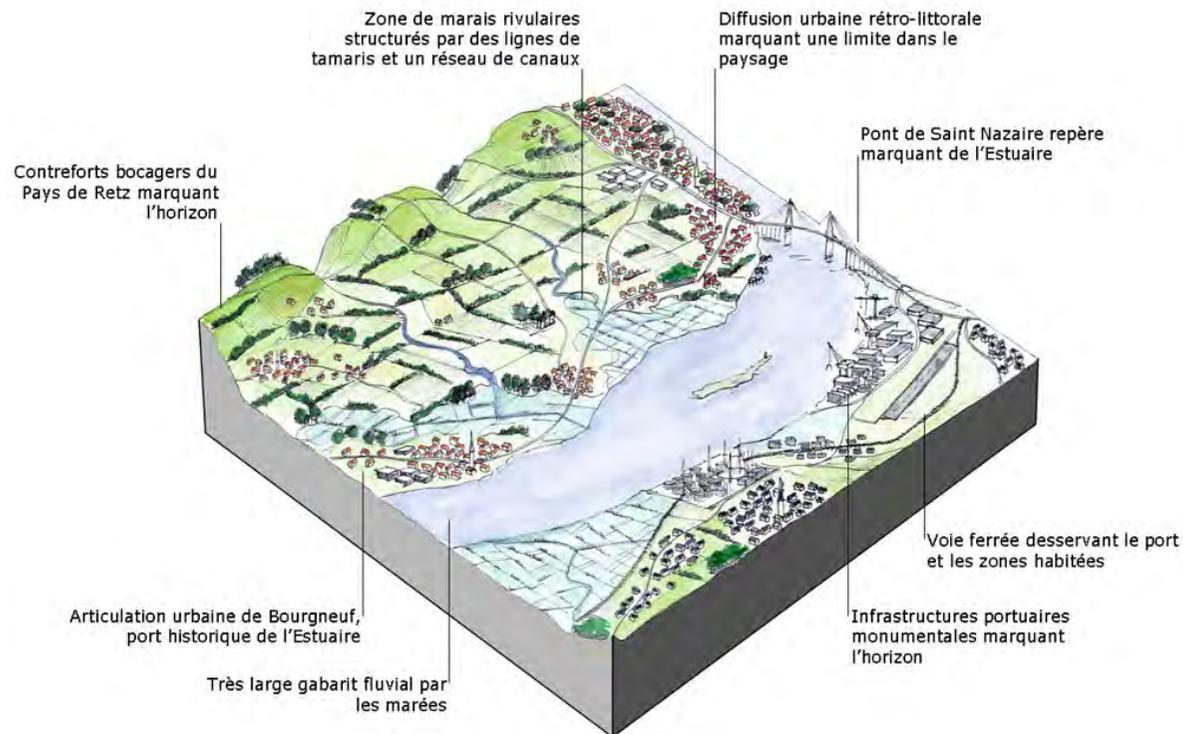
Ce sont certainement les infrastructures liées aux activités économiques portuaires qui marquent le plus fortement ce paysage. Véritables plateformes d'échanges entre le transport terrestre et maritime, les terminaux portuaires se distinguent suivant leur vocation qui induit des adaptations fonctionnelles liées aux éléments transportés. Grues, tapis, containers, quais, tuyaux sont agencés sur les quais pour vider ou remplir les cargos qui empruntent le chenal. Au loin, la raffinerie et les torchères portent à son paroxysme l'image d'une rive industrielle.



les formes de l'eau

L'eau porte dans ses courants, ses couleurs, ses irisations, ses vagues et ses remous les caractères à la fois de l'océan et du fleuve. Chenalisée, c'est une eau qui porte et transporte. Elle baigne les quais de toutes les époques et ouvre grand et large la perspective sur l'océan séquencée par les piles du pont. L'eau est dans ce paysage une invitation au voyage qu'il soit vers les terres ou vers l'océan, tout dépend dans quel sens le courant vous porte.

Bloc diagramme : La Loire monumentale



Eléments caractéristiques



Horizontalité du paysage



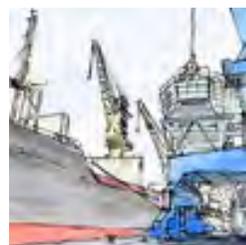
Infrastructures marquantes



Paysage de Loire



Marais d'eau douce



Port industriel



Port urbain



Zones d'activités



Estuaire ligérien

Légende de l'unité paysagère "La Loire Monumentale"

Légende

-  Coteau doux
-  Coteau habité ou urbanisé
-  Frange industrielle
-  Front urbain
-  Infrastructures marquant une limite paysagère
-  Pont de St Nazaire
-  Quais industriels
-  Quai urbain
-  Continuité paysagère
-  Marais encaissé dans un vallon

Composantes marquantes et particularités paysagères Structures urbaines

-  Berge ligérienne avec estran
-  Lignes électriques
-  Pêcheries
-  Route marquante
-  Route marquante (4 voies)
-  Voie ferrée
-  Château / Manoir avec son parc
-  Echangeur marquant
-  Port ligérien
-  Cales et quais
-  Aérodrome
-  Marais et prairies humides

-  Zone de forte diffusion urbaine
-  Zone d'activités marquante
-  Bourg perché
-  Bourg de marais
-  Bourg avec quais sur la Loire
-  Gagnerie

Unité paysagère : La Loire monumentale

-  Paysage fluvial estuarien monumental
-  marqué par une rive nord industrielle et une rive sud ourlée de marais

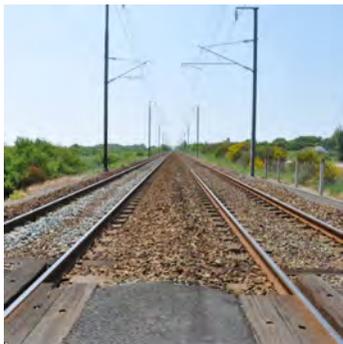
Les limites de l'unité



Coteaux du pays de Retz qui marquent la limite sud

L'unité s'inscrit dans un périmètre parfaitement circonscrit, bien délimité, tant par les composantes naturelles (notamment le couple eau/relief) que par les infrastructures et les aménagements composés par l'homme.

La limite sud est clairement marquée par les coteaux doux des contreforts du Pays de Retz, qui constituent à la fois une limite physique et visuelle dans un paysage plutôt ouvert. A l'est, le goulet d'étranglement de l'estuaire, entre Donges et Paimboeuf, détermine un resserrement des perspectives visuelles ; on change alors d'unité avec une Loire qui s'observe et se comprend en tant que couloir.



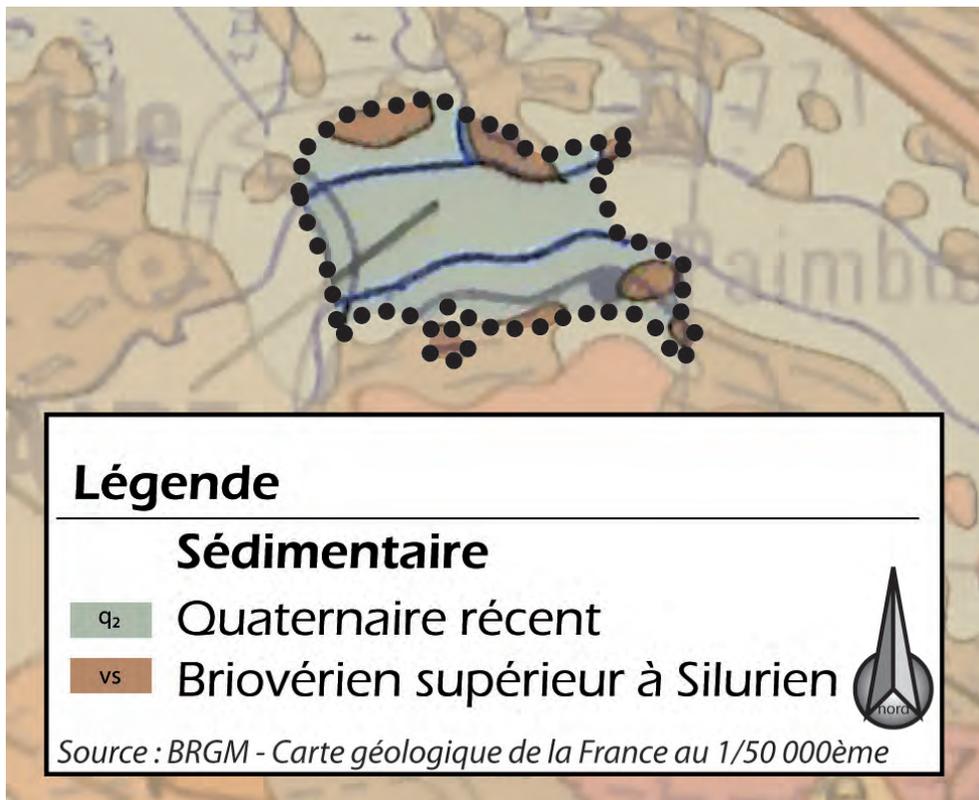
Une limite nord marquée par la voie ferrée

Le Pont de Saint-Nazaire matérialise la limite ouest. Sa monumentalité le rend d'autant plus omniprésent qu'il s'inscrit dans un contexte visuel très ouvert.

Enfin, au nord, la limite s'appuie sur la levée de la voie ferrée et les franges urbaines proches.

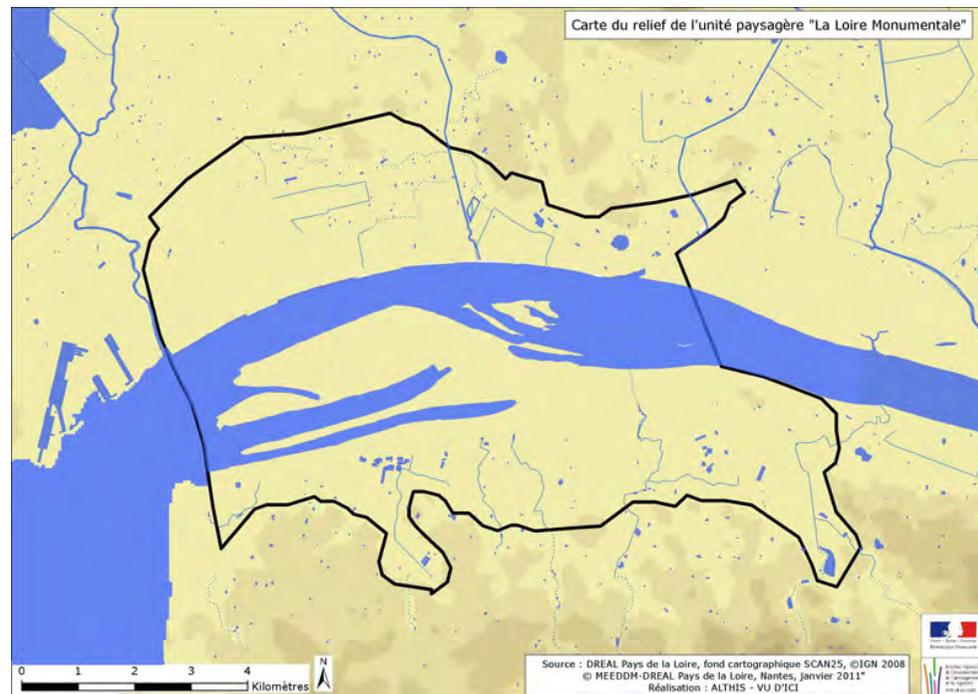
Description

LES COMPOSANTES PHYSIQUES IDENTITAIRES



Carte géologique de l'unité

L'unité s'inscrit dans un contexte géologique qui englobe l'estuaire de la Loire et les marais de Brière. Le sous-sol se caractérise par des dépôts d'alluvions fertiles d'origine ligérienne.



Carte du relief de l'unité

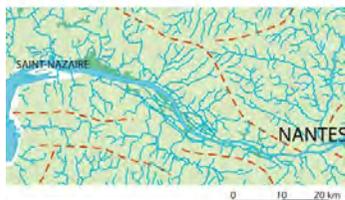
Le relief est naturellement plan, marqué par l'horizontalité de l'eau que vient parfois nuancer les linéaires de bancs de sable en période d'étiage. La construction des infrastructures portuaires a cependant été à l'origine de nombreux remblais. Les enrochements sont apparents et participent à la délimitation du lit majeur de la Loire, néanmoins ils engendrent un relèvement du niveau de la rive droite qui contraste avec le caractère naturel du fleuve.



Vue sur le port depuis les prairie inondable rive droite



Vue sur l'estuaire depuis la rive gauche



Carte hydrologique de l'unité

L'eau constitue la composante majeure du territoire. En premier lieu, la Loire déroule son cours aux courants à la fois fluviaux et marins imprévisibles dans ce paysage ouvert mais au périmètre restreint.



Canalisation de l'eau dans les marais



Des repères industriels dans le paysage agro-naturel des marais à tamaris

Quelques cours d'eau secondaires viennent créer des micro-événements topographiques au niveau des coteaux, néanmoins c'est à travers un réseau canalisé qu'ils atteignent le fleuve. Il en découle une ouverture du paysage qui s'étend au-delà de la Loire, notamment au sud sur les terres basses drainées par les canaux que ponctuent quelques écluses.

Ainsi, le paysage se partage entre espaces fortement anthropisés et zones aux ambiances plus naturelles. Au nord, le port impose une dimension monumentale par ses infrastructures larges, parfois verticales et rythmées qui jouent un rôle d'appel visuel au détriment de structures plus petites telles la tour de Secé.



Paysage fluvial estuarien marqué par la tour de Secé



Pâturage dans les marais rivulaires avec un horizon industriel

Au sud, les étiers et canaux secondaires s'inscrivent au sein de poches qui correspondent aux bas de vallons secondaires. L'ensemble de ces terres est appelé terre basse par opposition aux terres plus élevées du Pays de Retz qui marquent la limite de l'unité. Cette structuration en poches impose des alternances dans l'ouverture du paysage, à laquelle contribue également la présence d'une végétation typique du marais à tamaris.

L'EMPREINTE HUMAINE

La présence humaine sur les territoires de l'unité remonte à l'Antiquité. Le territoire a ensuite subi les influences successives des celtes, des romains puis des bretons à partir du Ve siècle après Jésus Christ. La situation particulière de l'unité profite à son économie et son développement.

Elle en fait un point de passage obligatoire du commerce et des échanges entre les cités établies sur la Loire, telles que Nantes, et celles tournées vers l'Atlantique.



Carte de Cassini, estuaire de la Loire (XVIIIème siècle)



Activité portuaire de Paimboeuf

A partir du XVe, le développement du commerce maritime, notamment celui du sel et du charbon va profondément marquer l'évolution des paysages. Les petits ports se développent et certains prennent une importance toute particulière comme Paimboeuf ou Donges par exemple.

Avec l'ensablement croissant de La Loire, un port en eau profonde en aval de Nantes devient indispensable. La création du port de Paimboeuf remonte à 1660. Paimboeuf, devenu l'avant-port de Nantes a reçu une grande partie des bateaux armés pour le Trafic triangulaire. Mais le port de Paimboeuf, s'ensable lui-aussi...

Le commerce triangulaire insufflé à partir du XVIIème siècle une dynamique encore plus importante. Les échanges s'intensifient, les ports se spécialisent progressivement et de nouvelles industries voient le jour (raffinerie du sucre...). Parallèlement, les chantiers navals se développent. Le paysage change radicalement.

Le commerce triangulaire est bientôt relayé par l'industrialisation et le tourisme balnéaire stimulés par l'arrivée du chemin de fer en 1857. Avec l'industrialisation de la basse Loire au XIXe siècle, on assiste à un afflux de population rurale vers les nouvelles zones industrielles.



Le port de Paimboeuf aujourd'hui

L'activité portuaire de l'avant-port de Nantes se déplace de Paimboeuf à Saint-Nazaire pendant la seconde moitié du XIXème siècle : le domaine portuaire ne cesse de s'accroître notamment à Saint-Nazaire.



Un vaste paysage horizontal marqué par la monumentalité des infrastructures portuaires

HABITAT ET ARCHITECTURE

Les sous-sols de l'unité permettent d'extraire du calcaire et du schiste.

- Les matériaux de construction et de couverture

Les matériaux de construction traditionnellement utilisés sur le territoire de l'unité

sont le calcaire et le schiste.

Les habitations sont généralement pourvues de toitures en ardoise au Nord de l'Estuaire et en tuile au sud.

- Type d'architecture traditionnelle

Au nord de l'Estuaire, on retrouve des habitations de style breton alors que c'est le style latin type vendéen qui prédomine au sud.

Au nord de l'unité, on trouve quelques chaumières, ainsi qu'un petit patrimoine bâti intéressant (style architectural entre les maisons de bourgs et celles de pêcheurs ou de paludiers).



Exemple d'architecture typique locale



Façades colorées et des rues du port de Paimboeuf

On observe une certaine tendance à la polychromie sur les ports.



Paysage insolite des pêcheries des dunes de l'Imperlay

Au sud de l'estuaire, on retrouve une vaste zone de pêche dont l'échelle contraste fortement avec celle du pont de Saint-Nazaire ou des implantations industrielles du Nord de l'estuaire.

INFRASTRUCTURES



Le pont de Saint Nazaire comme clef de voûte de ce paysage horizontal

A l'horizon, le pont de Saint-Nazaire marque profondément le territoire de l'unité.

L'unité paysagère présente un réseau de desserte très dense dans une zone fortement urbanisée.

La voie ferrée vers Nantes est un important atout pour le développement de l'unité.



Présence très marquante des infrastructures dans le paysage de la rive droite de l'estuaire

Le réseau routier est très dense, plus particulièrement au nord de la Loire. L'unité est globalement fortement urbanisée. Le réseau de transit, assurant la liaison vers Nantes et vers les différents aéroports (Nantes et Saint-Nazaire), est intimement lié au développement industriel de la zone. On assiste aujourd'hui à un réel surdéveloppement du réseau viaire sur la rive droite afin de répondre aux besoins industriels.

Enfin, la navigation maritime et fluviale joue un rôle prépondérant au sein de l'unité paysagère. Les infrastructures portuaires sont des repères marquants dans le paysage, qui s'emplit de sons et odeurs qui s'ajoutent à la perception purement visuelle des sites.



Des écluses qui gèrent l'interface hydraulique marais / estuaire

Cependant, des zones de marais rivulaires structurés par des lignes de tamaris et un réseau complexe de canaux ont été préservés. On retrouve aussi au sud des Épis de stabilisation des zones de marnage sur les berges de l'estuaire. Les écluses font partie des éléments identitaires du territoire.

ORGANISATION URBAINE

L'unité connaît des contrastes importants. Le territoire de l'unité est fortement marqué par la présence industrielle et portuaire. Face aux infrastructures portuaires monumentales, le territoire peut aussi être appréhendé à une échelle plus humaine sur la rive sud, comme à Paimboeuf par exemple, bourg portuaire historique de l'estuaire.



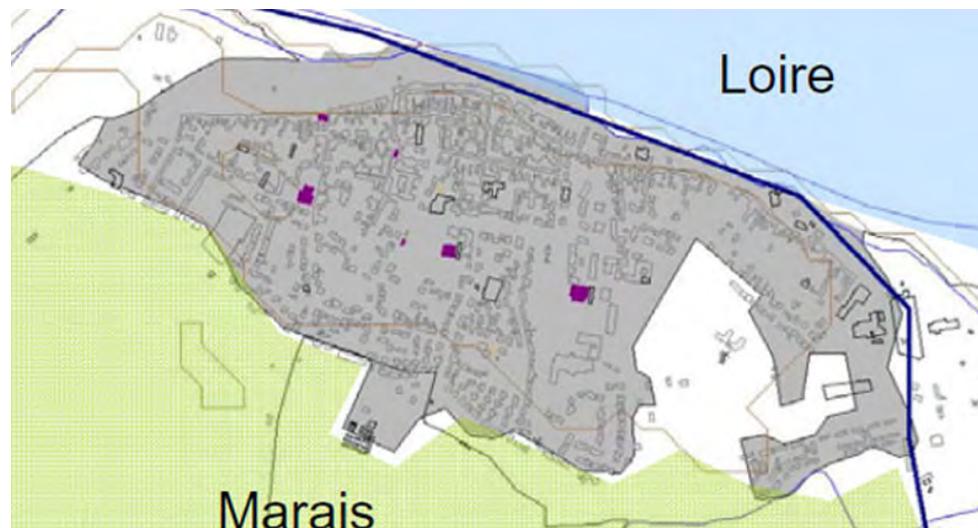
Alignement urbain du port de Paimboeuf

L'organisation urbaine prépondérante est celle de bourgs portuaires, composés généralement d'un quai urbain duquel partent des rues commerçantes.



Carte d'état major paimboeuf XIXème siècle

On retrouve souvent une forme urbaine de type insulaire et en amande, forme typique des bourgs ligériens. Cette caractéristique est très marquée notamment lorsque l'on observe le bourg de Paimboeuf.



Paimboeuf - Enveloppe urbaine

De nouveaux quartiers résidentiels pavillonnaires et des cités ouvrières s'organisent en périphérie des bourgs portuaires historiques.



Cité ouvrière de Paimboeuf liée aux anciennes entreprises Kuhlmann

Face à une demande de logement croissante, du fait notamment de la croissance démographique qui s'opère dans l'unité, on assiste à une diffusion urbaine rétro littorale au sud.

Sur la rive droite, l'activité industrielle et portuaire gagne du terrain sur les structures urbaines traditionnelles. Suite à sa destruction lors de la seconde guerre mondiale, le bourg de Donges a par exemple été progressivement délocalisé et repoussé dans les terres au profit de la raffinerie.

ANALYSE STRUCTURELLE

Industrie



Paysage monumental du terminal à containers / Tapis de transfert dans le terminal agro alimentaire

Le paysage du terminal à containers est monumental.

L'activité portuaire et industrielle structure le paysage de l'unité.



Ambiances du port industriel

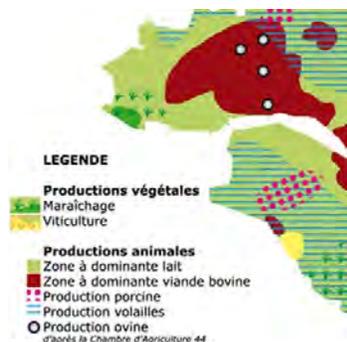
Ce dernier est ponctué d'infrastructures portuaires monumentales qui sont à l'échelle du cargo (grues...), mais également des entrepôts et les bâtiments des nouvelles industries de pointes qui s'implantent sur le territoire et qui représentent des volumes marquants.



Appontements sur la Loire et la monumentalité des cargos qui rythme le paysage de l'estuaire

Les appontements sur la Loire et la monumentalité des cargos rythment ainsi le paysage de l'estuaire.

Agriculture



Productions agricoles

L'agriculture est essentiellement tournée vers l'élevage (production de produits laitiers au Sud, ainsi que de viande bovine au Nord). La surface agricole dédiée à l'élevage diminue fortement. La place de l'élevage est particulièrement importante dans la parc de la Brière.

Tourisme

L'unité de la Loire monumentale, est dominée par le secteur industriel. Elle est peu concernée par le tourisme balnéaire, quoique au sud-ouest, elle soit au contact d'une zone de pression rétro littorale importante. On note cependant aux portes de l'unité, la présence d'une offre hôtelière et d'infrastructures dédiées aux activités de loisirs (casinos, thermalisme, golf, plaisance...), ainsi que de réserves naturelles et ornithologiques.

ANALYSE SENSORIELLE

Cet espace fait office d'interface entre la Loire et l'Océan Atlantique. Le pont de Saint-Nazaire représente cette rupture dans le paysage et son caractère monumental en fait un amer, servant de repère aux navigateurs. L'air iodé et chargé d'embruns se mêle ainsi à l'odeur métallique du fleuve. Ce contraste se ressent également dans le paysage, où il est possible d'avoir dans un même champ de vision des grandes prairies et des bâtiments industriels.

Sous-Unité Paysagère

En partie du fait de sa faible taille, cette unité ne comporte pas de sous-unité paysagère.

Tendances d'évolution

Evolution urbaine

Paimbœuf



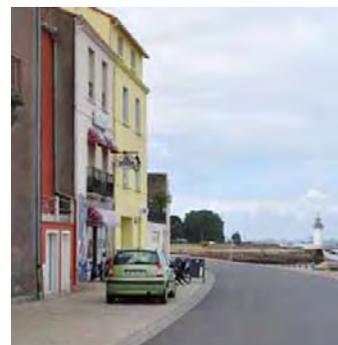
Chantiers navals de Paimboeuf

Le hameau primitif de Paimbœuf s'est établi sur la rive sud de la Loire au VII^e siècle après Jésus Christ. Au Moyen Âge, Paimbœuf est devenu un village de pêcheurs important, jusqu'à se positionner comme l'avant port de Nantes sur la Loire au XVII^e siècle.



Paimboeuf-cadastre de 1815

Paimbœuf connaît alors une extension rapide autour du port. L'économie est florissante jusqu'au XIX^e, puis le bourg connaît une période de fort déclin alors que les activités portuaires se déplacent sur le port de Saint-Nazaire.



Quais du Port de Paimbœuf

Le bourg possède un quai urbain et des rues commerçantes. L'enveloppe du bourg dessine une forme en amande, affirmant son caractère de ville insulaire. Les habitations sont hautes et étroites. Le bourg est dense et présente des rues en baïonnettes.



Paimboeuf - photo aeriene (géoportail)

Au Sud, on retrouve désormais un autre type d'habitat résidentiel : l'expansion urbaine s'effectue au delà des limites "insulaires" traditionnelles du bourg, en couronne, autour du bourg. On assiste à un fort développement du pavillonnaire ainsi que des cités ouvrières. La compacité est toutefois plutôt respectée.

Donges

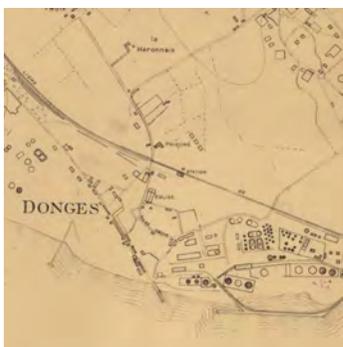


Plan de Donges en 1826

Les premières pierres de Donges ont été posées vers 370 après Jésus Christ. Le bourg ligérien se développe peu à peu, en affirmant la position stratégique de ville sur la Loire.

De 1771 à 1825, d'importants travaux de dessèchement des marais de Donges sont effectués.

L'ouverture de la voie ferrée et notamment la création de la gare en 1853, accélère le développement du bourg. En 1917, l'importance économique de Donges s'accroît : la ville a été choisie pour devenir le port secondaire de Saint-Nazaire. Le port de Donges est construit et ne va cesser de se développer par la suite. La raffinerie de pétrole s'implante à Donges en 1930.



Plan de Donges en 1945

A l'occasion des reconstructions de l'après guerre, le bourg de Donges, entièrement détruit par les bombardements de 1944, est délocalisé et repoussé plus loin dans le bocage au profit de la raffinerie qui s'étend de plus en plus. Peu à peu, la ville voit apparaître trois types d'habitats (ceux des castors, de Trélagot et du Bois Houta) et se dote d'une mairie et d'une église à l'architecture particulièrement remarquable.



Plan de Donges aujourd'hui (site Internet de la commune de Donges)

Aujourd'hui, le développement industriel se poursuit aux abords de la voie ferrée et en bordure de Loire. Le bourg, dont le centre était situé en bordure Nord de la D100 s'est considérablement étendu.



Donges, photo aérienne (Géoportail)

Par ailleurs, on constate un très grand éclatement de l'habitat : une multitude de petits « hameaux » ont émergé, constitués principalement de petits pavillons.



Silhouette portuaire ayant supplanté celle du bourg ligérien de Donges

Evolution générale de l'estuaire

paysage.

rivulaires d'une part, le littoral d'autre part. C'est également une entité structurante de l'unité, vecteur de déplacement, d'échanges et de dynamisme, elle participe indirectement à tous les progrès et changements qui s'opèrent actuellement au sein de l'unité.

L'industrie connaît en rive Nord de la Loire un fort développement sur le territoire de l'unité et notamment dans les secteurs industriels de pointe comme l'aéronautique par exemple, grâce à l'implantation des usines Airbus. Les infrastructures portuaires connaissent également une phase d'expansion.



Vue sur le port autonome depuis la rive gauche de l'estuaire

Le maillage industriel dense nécessite un réseau de transport adapté. On assiste sur l'unité à un surdéveloppement du réseau routier sur le territoire. Celui-ci s'accompagne également d'un fort développement du réseau de distribution de l'énergie, qui est alimenté par l'usine de Cordemais toute proche, afin de répondre aux besoins croissants des industries nouvelles.

Infrastructures

Le pont de Saint-Nazaire est l'infrastructure la plus marquante du paysage de l'unité. Elle marque une rupture entre deux entités : la Loire et ses paysages



Schéma de secteur SCOT Nantes Saint-Nazaire - Volet mobilité

Le réseau ferré structure également fortement le territoire. Le développement s'effectue directement à proximité des gares. On note d'ailleurs la volonté de l'agglomération nazairienne d'établir un véritable pôle multimodal (aéroport, gare ferroviaire et routière) centré autour de la gare de Saint-Nazaire.

La ligne de chemin de fer traverse la raffinerie pétrolière de Donges. Un projet de contournement de la raffinerie par le nord sur une nouvelle section de 4,5 km est en cours d'élaboration. Il répond entre autre à l'enjeu évoqué dans le Plan de Prévention des Risques Technologiques d'éloignement des voyageurs du risque technologique lié à la raffinerie. Le projet de reprise du trafic ferroviaire au sud de l'unité devrait accélérer le développement urbain et industriel des villes concernées, et notamment de Paimbœuf.

Agriculture

L'industrie et les zones urbanisées gagnent chaque jour du terrain, et la surface agricole utile (SAU) est en diminution. L'élevage malgré tout persiste, de même que certains modes de fonctionnement traditionnels : les marais inondables, territoires de pâture pour les animaux, demeurent encore aujourd'hui en indivision. Ces marais, totalement immergés en hiver restent inconstructibles et conservent leur fonction traditionnelle.

Economie

Le développement industriel actuel est moteur pour l'économie de la région et participe à l'attractivité de l'unité.

Le tourisme ne concerne qu'à priori très peu l'unité. Malgré tout, avec la croissance industrielle et économique de la zone, le tourisme d'affaire se développe. Une nouvelle demande en hôtellerie émerge et de nouvelles structures devraient bientôt voir le jour afin d'y répondre.

Enjeux

Enjeux liés au mode d'habiter

L'unité paysagère connaît actuellement une forte croissance démographique et industrielle, qui transforme rapidement le paysage. Cette expansion est à maîtriser afin de préserver la qualité des paysages ainsi que la cohérence de l'organisation du territoire et sa fonctionnalité.



Bourgs sur les quais de la Loire

Le développement actuel s'effectue principalement le long des rives de la Loire, ce qui fragilise le territoire. Or c'est sur ce même territoire qu'historiquement l'unité s'est peu à peu développée. Il est donc riche d'un patrimoine bâti important. Il est ainsi important de maîtriser et préserver la qualité du front urbain ligérien afin de mettre en valeur ce patrimoine.

L'expansion urbaine est également très importante sur la rive sud de la Loire et s'étend sur une bande rétro littorale de plus en plus vaste.

C'est donc un vaste enjeu aujourd'hui que de contenir cette diffusion rétro littorale afin de ne pas dénaturer totalement le paysage : ces nouvelles occupations s'implantent en effet sur des terres vouées traditionnellement à un autre usage (pâturage, maraîchage....).

Enfin, au regard des documents d'urbanisme récents, on note l'émergence de pôles urbains structurants. C'est notamment le cas de Paimbœuf. Bien qu'ayant un passé très riche, la ville de Paimbœuf a connu un fort déclin au siècle dernier, devancé par Saint-Nazaire notamment. Un projet de réhabilitation de la voie ferrée est envisagé dans les documents de planification qui, selon toute vraisemblance, va relancer l'économie et le développement de la ville. L'enjeu est donc de réaffirmer le pôle urbain insulaire de Paimbœuf tout en maîtrisant son développement.

Enjeux liés aux infrastructures et aux déplacements

La maîtrise du développement des infrastructures portuaires, aéroportuaires et industrielles est primordiale afin de préserver la qualité des paysages de l'unité mais également afin d'organiser le territoire de manière cohérente. Il s'agit notamment de maîtriser le surdéveloppement des infrastructures sur la rive droite de la Loire, qui limite les relations physiques et visuelles entre paysages de Loire et de Brière, tant du fait de la trame viaire extrêmement dense que de celle de la prolifération des nouvelles constructions industrielles.

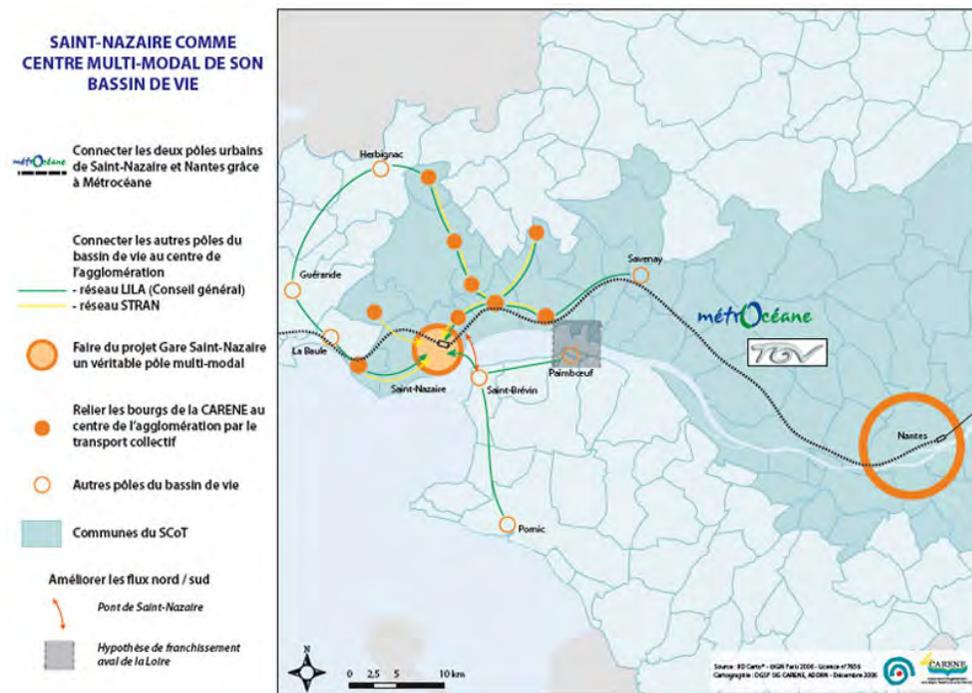


Schéma de secteur SCOT Nantes Saint-Nazaire - volet mobilité

Parallèlement, on note la volonté actuelle de mettre en œuvre une stratégie de mobilité durable et efficace à l'échelle de l'unité. Le projet Gare Saint-Nazaire illustre cet enjeu. Un véritable pôle multimodal est en projet, où communiqueraient voies aériennes, fluviales, ferroviaires et routières, de manière cohérente et efficace, facilitant ainsi les échanges de toutes natures et les déplacements multimodaux.

Enjeux liés à la topographie et aux espaces naturels

Du fait de la pression urbaine actuelle au sein de l'unité, les paysages changent rapidement. Veiller à la préservation des paysages de qualité est donc un enjeu majeur. C'est notamment le cas du micro paysage de la Pointe de l'Imperlay, paysage remarquable qu'il s'agit de protéger.

Si les espaces naturels, tels que le canal du Priory et des marais de Liberge, sont rélictuels dans ce paysage industriel, ils n'en demeurent pas moins stratégiques dans la mesure où ils constituent des liaisons paysagères et naturelles importantes entre la Brière et l'estuaire.



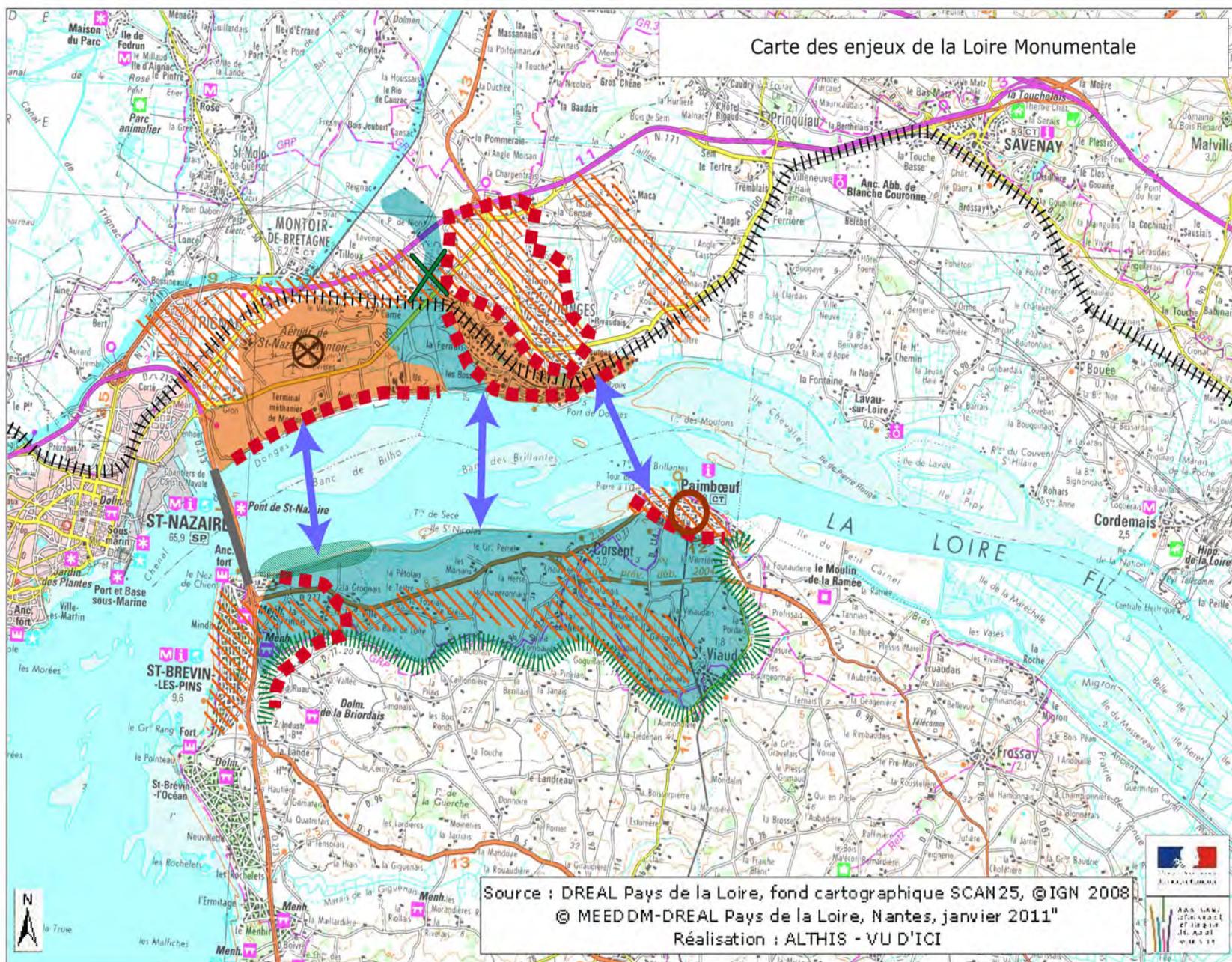
Panorama sur les dunes de l'Imperlay soulignant le contrôle d'échelle entre les deux rives

La limite paysagère sud est une limite de qualité. Elle marque la rupture entre deux entités paysagères bien distinctes : il est donc important de la préserver afin de conserver une lisibilité des identités paysagères.



Carte d'état major XIXème siècle entre Saint-Nazaire et Donges

Enfin les marais sont encore très présents sur le territoire de l'unité. Or ces derniers sont fragilisés par l'expansion urbaine actuelle. L'enjeu est donc de les préserver de cette nouvelle pression à laquelle ils doivent faire face et de conserver également la structure traditionnelle de canaux qui les parcourt.



Légende de la Loire Monumentale

 Zone aéroportuaire

 Repère du pont de Saint Nazaire

Enjeux de liaisons et de limites

 Enjeux de covisibilités et de qualité des berges (horizons ligériens)

 Limite paysagère de qualité à préserver

 Qualité de front urbain à maîtriser

 Rupture paysagère du canal du Priory ou liée aux infrastructures

Espaces à enjeux

 Développement des infrastructures portuaires à maîtriser

 Marais structuré par un réseau de canaux à préserver

 Contenir la diffusion urbaine rétro littorale ou liée aux infrastructures

 Affirmer le pôle urbain insulaire de Paimboeuf

 Micro-paysage d'intérêt spécifique de la Pointe de l'Imperlay à préserver

Synthèse



Vue sur les arrières de la zone portuaire avec le pont pour horizon

Cette unité termine le long cordon des paysages ligériens dans un jeu d'échelles monumentales : par la largeur du fleuve à son embouchure, par les gigantesques infrastructures portuaires et par l'ampleur du pont de Saint Nazaire qui marque physiquement une porte entre la Loire et l'océan Atlantique. Cette unité révèle un contraste saisissant entre la rive sud qui garde une certaine dimension patrimoniale avec l'ancien port de Paimboeuf qui constituait autrefois le point d'arrêt obligé à l'entrée de l'estuaire et les infrastructures monumentales des terminaux portuaires de Montoir et Donges sur la rive Nord. Cette évolution radicale du paysage traduit la mutabilité rapide d'un territoire qui peut profondément se transformer en moins d'un siècle. L'enjeu aujourd'hui de cet espace tient autant dans la préservation d'un patrimoine original que dans la pérennité des infrastructures portuaires qui marquent aujourd'hui le paysage.