

La côte bretonne méridionale(41)



UP41-00 Un port caractéristique de la côte rocheuse qui s'organise dans un havre naturel où l'urbanisation s'étage sur la falaise (Pornic)

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. 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 vendéennes : 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. Le littoral méridional est donc varié, à multiples facettes mais son caractère dominant est sans aucun doute le développement urbain qui jalonne toutes les côtes et tend à unifier son paysage. 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.

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.

Pour en savoir plus sur l'unité dans son contexte régional

Les représentations culturelles des paysages littoraux, « face à l'océan » (lien vers article représentations culturelles régionales)

La famille de paysage : [les paysages littoraux urbains](#)



1- Une côte rocheuse dominée par une route côtière urbanisée (Piriac-sur-Mer)



2- Des bourgs portuaires patrimoniaux où se développe le nautisme de loisirs (Piriac-sur-Mer)



3- Pêcheries ponctuant le littoral de Tharon-plage faisant face au cordon urbanisé boisé de conifères (Saint-Michel-Chef-Chef)



4- Un vieux moulin poivrière à la croisée de routes (notamment RD 245) qui dessinent des délaissés où la friche domine (Batz-sur-Mer)

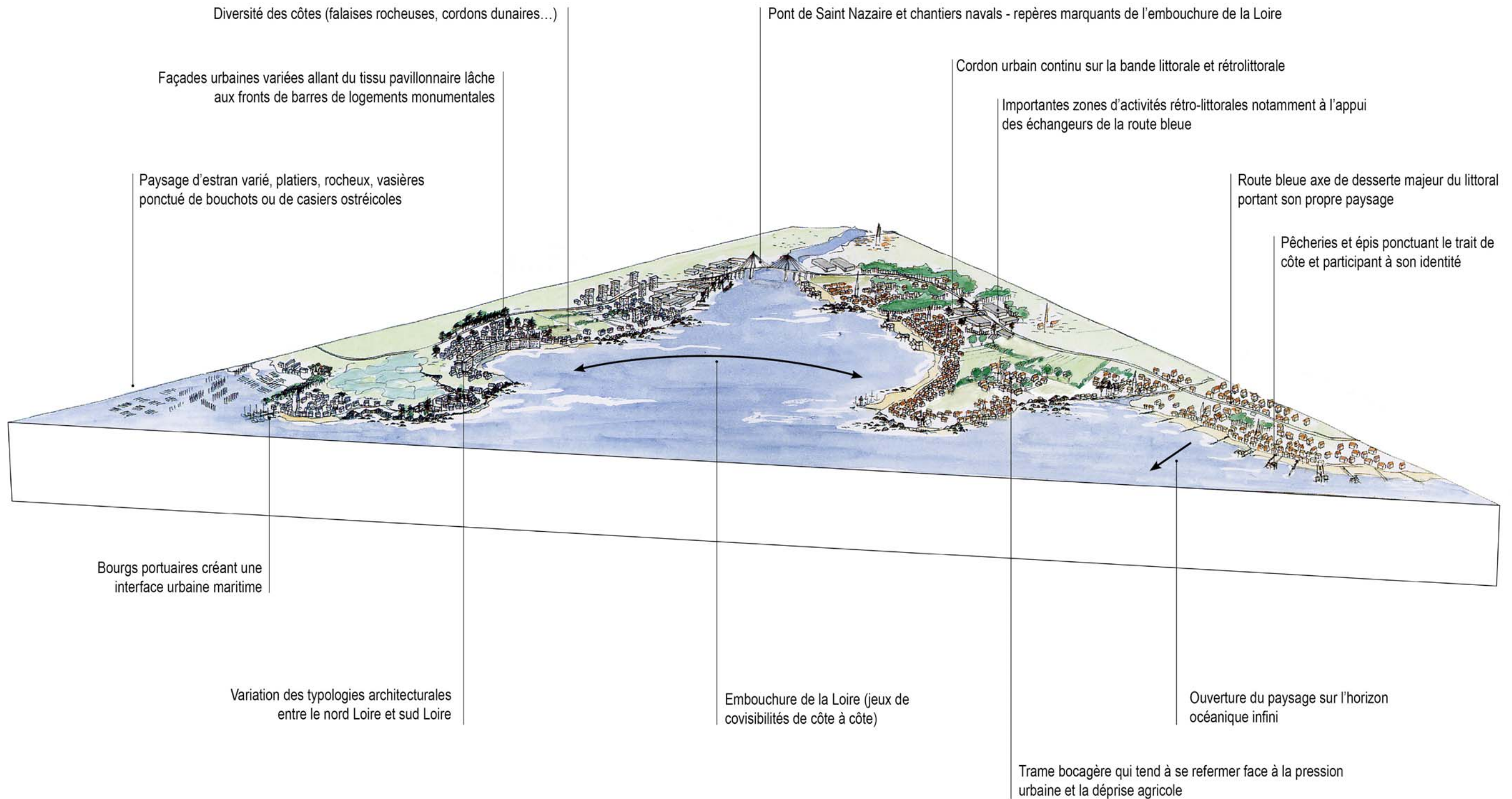


5- Des axes structurants adaptés aux flux touristiques massifs moteurs de l'économie locale, RD213 traversant l'Ermitage (Saint-Brévin-les-Pins)



6- Chantiers navals de Saint-Nazaire depuis l'ancien embarcadère de Saint-Brévin-Les-Pins, échelle monumentale des bâtiments, structures et navires, verticalités contrastant avec l'horizontalité de l'océan (Saint-Brévin-les-Pins)

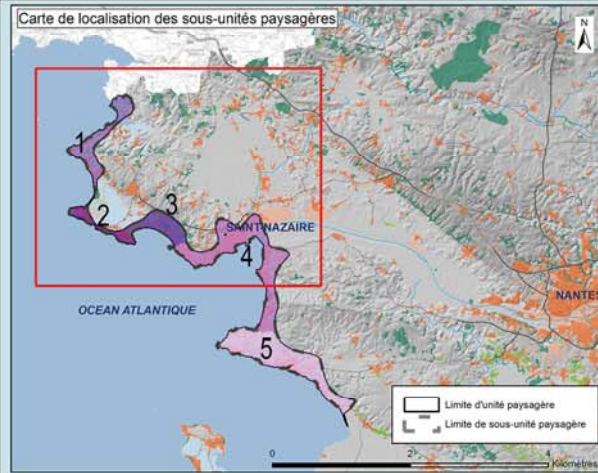
Bloc-diagramme de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (41)



Source VU D'ICI : Atlas des paysages de Loire-Atlantique - DIREN Pays-de-La-Loire - 2011

Ce bloc diagramme est une représentation schématique simplifiée des paysages pour en faciliter la lecture. L'est de l'unité est représenté en partie haute du bloc

Carte de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (41) : Partie Nord



La côte bretonne méridionale

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. 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 vendéennes : 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. Le littoral méridional est donc varié, à multiples facettes mais son caractère dominant est sans aucun doute le développement urbain qui jalonne toutes les côtes et tend à unifier son paysage. 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.

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.

1 La côte bretonne de la pointe du Castelli

- Un paysage côtier rocheux entre l'anse de Pont Mahé et le tombolo de Pen Bron, souligné par la silhouette pittoresque des cyprès qui ourlent le littoral
- Une ambiance bretonne dans la découpe de la côte, la présence d'importants platiers rocheux investis par les pêcheurs à marée basse, l'architecture de granit des cœurs des bourgs portuaires
- Un registre de ports de pêche, de plaisance et des zones de mouillage en léger de la côte
- La baie de Pont Mahé, fermée par sa ceinture de bouchots, ouvrant sur la porte océano-palustre formée par les pointes de Merquel et de Pen Bé
- Le tombolo dunaire de Pen Bron, 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

2 La presqu'île du Croisic

- Un plateau suspendu sur une côte rocheuse, marqué par un développement urbain sur le bocage résiduel littoral à l'arrière des bourgs du Croisic et de Batz sur Mer qui sont eux orientés sur le marais de Guérande
- Un contraste entre les façades blanches des pavillons récents et les architectures de granit des anciennes villas
- Une ouverture sur la côte rocheuse très découpée qui dessine un littoral sauvage et minéral

3 La baie du Pouliguen

- Une importante côte sableuse correspondant au tombolo dunaire et reliant la presqu'île du Croisic (à l'instar de celui de Pen Bron) au coteau de Guérande Pornichet
- De longues plages urbanisées ou soulignées par le front urbain du remblai baulois
- Un paysage marqué par un développement urbain balnéaire qui s'étire sur les anciennes dunes boisées
- Des ambiances paysagères contrastées entre l'amplitude de la baie et l'ouverture panoramique sur l'océan et le mouvement dunaire, et les pins qui tamisent la lumière
- Côté marais, 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

Légende

--- Limite de sous-unité paysagère

Occupation du sol

■ Bâti

■ Zone d'activités

■ Boisement

■ Espace agricole

— Réseau hydrographique

++++ Voies ferrées

— Réseau routier

□ Limite départementale



Source : DREAL Pays de la Loire, ©IGN SCAN25®, ©IGN BDTOP®, ©IGN BDCARTO®
 © MEDDE - DREAL Pays de la Loire, Nantes, avril 2015
 Echelle numérique : 1/100 000 Echelle de saisie des données 1/25 000
 Réalisation : ALTHIS - VU D'ICI

Carte de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (41) : Partie Sud



4 Les côtes urbaines de l'embouchure de la Loire

- Des côtes rocheuses urbanisées longeant le chenal nord de l'embouchure ligérienne marqué par l'articulation urbaine nazairienne et ses chantiers navals
- Des covisibilités et contrastes avec les paysages du sud de l'embouchure marqués par de longues plages ourlées de cités balnéaires et structurées dans les boisements dunaires rétro littoraux
- La ville de Saint Nazaire respectant 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
- Point de repère majeur de l'estuaire, le pont monumental de Saint Nazaire qui semble terminer «l'immense entonnoir» dessiné par les côtes à l'embouchure de l'estuaire
- La « route bleue » constituant un axe de desserte nord-sud majeur dont le franchissement en certains points se révèle particulièrement problématique
- La présence de nombreux terrains de camping et de colonies de vacances qui renvoient à la forte économie touristique de ces secteurs, 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
- Les paysages singuliers des embouchures des marais rétro littoraux de l'unité paysagère du bocage rétro-littoral, qui contrastent par le couloir visuel qu'ils dessinent au cœur de ces ensembles boisés

5 La côte rocheuse de la Pointe Saint-Gildas

- Un plateau de bocage résiduel suspendu sur une côte rocheuse, impacté par le fort développement urbain s'étirant à partir des bourgs implantés sur les vallons littoraux
- Une côte rocheuse présentant notamment au sud de vrais paysages sauvages, où les plages dans les petites criques sont dominées par des falaises de schistes et un plateau de lande
- Des échangeurs de la route bleue à l'approche de Pornic qui polarisent plus particulièrement les développements urbains (zones d'activités, équipement et habitat) et induisent un paysage particulièrement composite et peu lisible
- Le bourg de Pornic présentant une configuration portuaire tout à fait singulière, le château gardant l'entrée de la Ria en imposant sa silhouette défensive sur l'horizon marin, dans l'encadrement des coteaux
- Au sud de Pornic, l'amorce du grand cordon dunaire qui isole le marais breton de l'océan
- Une urbanisation diffuse qui 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
- Une transition entre les ambiances palustres du marais breton vendéen, bocagères du bocage rétro littoral

Légende

--- Limite de sous-unité paysagère

Occupation du sol

■ Bâti

■ Zone d'activités

■ Boisement

■ Espace agricole

— Réseau hydrographique

++++ Voies ferrées

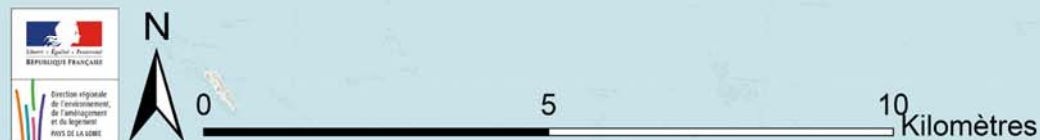
— Réseau routier

□ Limite départementale

La côte bretonne méridionale

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. 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 vendéennes : 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. Le littoral méridional est donc varié, à multiples facettes mais son caractère dominant est sans aucun doute le développement urbain qui jalonne toutes les côtes et tend à unifier son paysage. 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.

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.



Source : DREAL Pays de la Loire, fond cartographique SCAN25, BD CARTO, BD TOPO ©IGN 2010
 © MEDDE - DREAL Pays de la Loire, Nantes, mars 2015
 Echelle numérique : 1/100 000 Echelle de saisie des données 1/25 000
 Réalisation : ALTHIS - VU D'ICI

1. Les limites et continuités paysagères



A l'ouest, l'unité paysagère de la côte bretonne se caractérise par 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 présente sur cette unité des paysages très variés.

UP41-10-01 Une ouverture sur l'océan à l'ouest avec le dessin côtier comme limite terrestre (Pornic)

Les ondulations de la côte dessinent des baies, rades ... qui s'accompagnent de covisibilités marquantes : Rade du Croisic, Baie du Pouliguen, Estuaire ligérien et Baie de Bourgneuf. Dans la traversée de l'estuaire ligérien, le pont de Saint-Nazaire constitue une limite graphique de l'unité paysagère.



UP41-10-02 Jeux de covisibilités sur l'estuaire de la Loire, d'une rive à l'autre reliée par le Pont de Saint-Nazaire (Saint-Brévin-les-Pins)

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 ponctuellement 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.

UP41-10-03 La route bleue et les boisements qui marquent une limite nette dans le paysage (Saint-Brévin-les-Pins)



Les continuités paysagères vers les départements voisins :

Au nord, la limite régionale est purement administrative. On observe une continuité de l'unité de la côte bretonne méridionale avec celle de la Côte de Damgan à Penestin, estuaire de la Vilaine du département du Morbihan.

Correspondance avec les atlas de paysages précédents

L'unité paysagère de la côte bretonne méridionale correspond peu ou prou à l'unité dite « La côte urbanisée » de l'Atlas des paysages de Loire-Atlantique de 2010. Les adaptations des limites à l'ouest notamment sont à la marge, dans un souci de simplification des tracés demandée par la maîtrise d'ouvrage pour prendre en compte la lisibilité régionale.

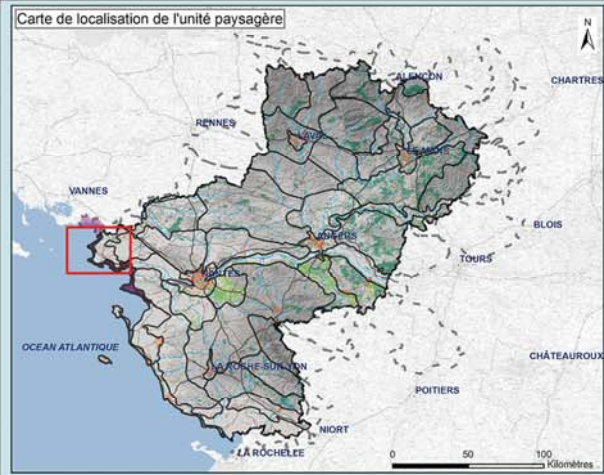
La modification du nom répond à la logique retenue dans l'atlas de paysages de la Région des Pays-de-La-Loire qui a pour ambition en termes de dénomination d'associer un mot décrivant le type de paysage (bocage, plateau, vallée....) et un mot décrivant la localisation (Anjou Maine, Vendée, Haut-Anjou ...).

Pour en savoir plus sur la cohérence avec les atlas de paysages antécédents ou voisins

Lien vers :

- ***l'Atlas des paysages de Loire-Atlantique 2010*** <http://www.paysages.loire-atlantique.gouv.fr/>
- ***l'Atlas des paysages de Morbihan*** : <http://www.atlasdespaysages-morbihan.fr/>

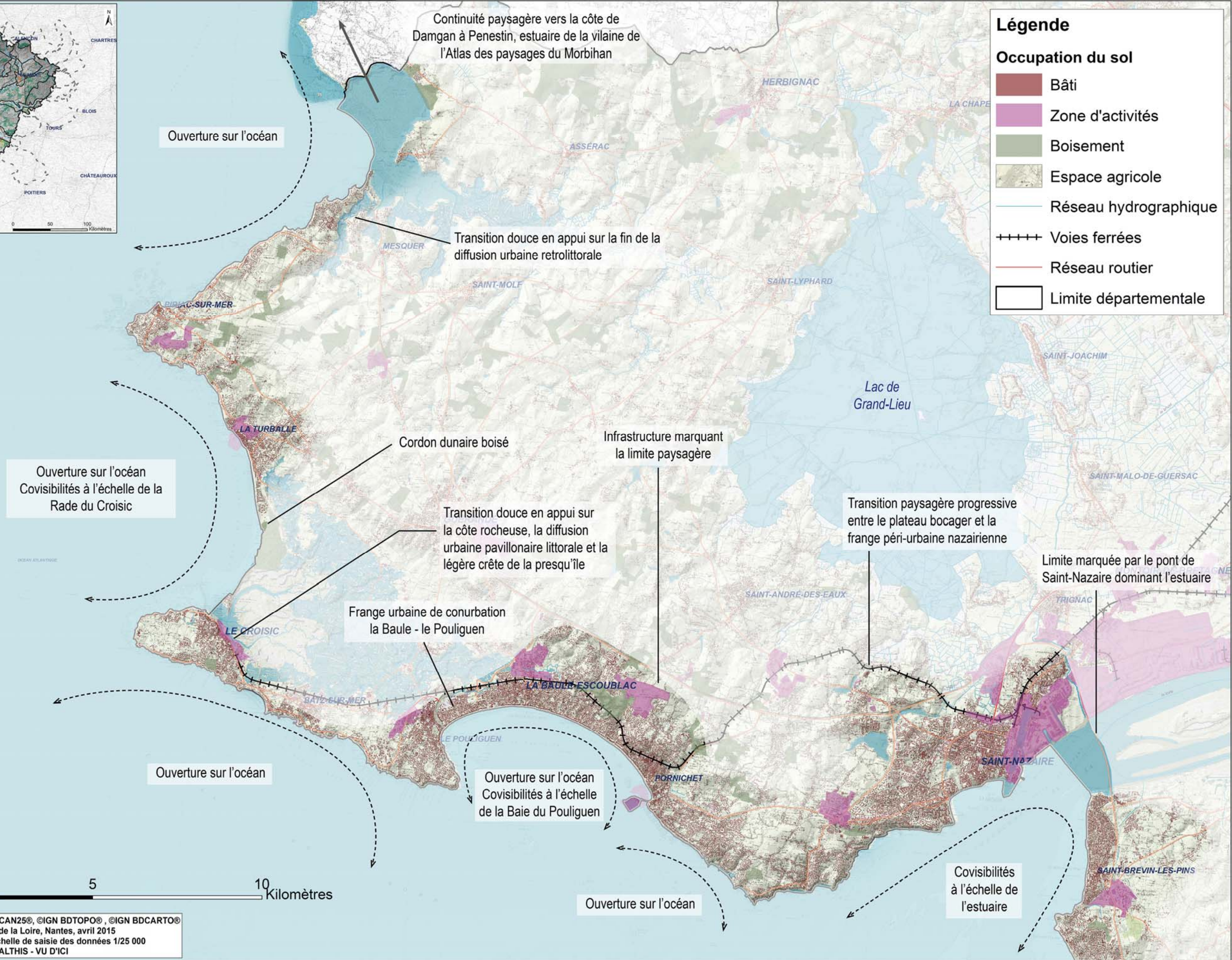
Carte des limites et des continuités de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (41) : Partie Nord



Légende

Occupation du sol

- Bâti
- Zone d'activités
- Boisement
- Espace agricole
- Réseau hydrographique
- Voies ferrées
- Réseau routier
- Limite départementale

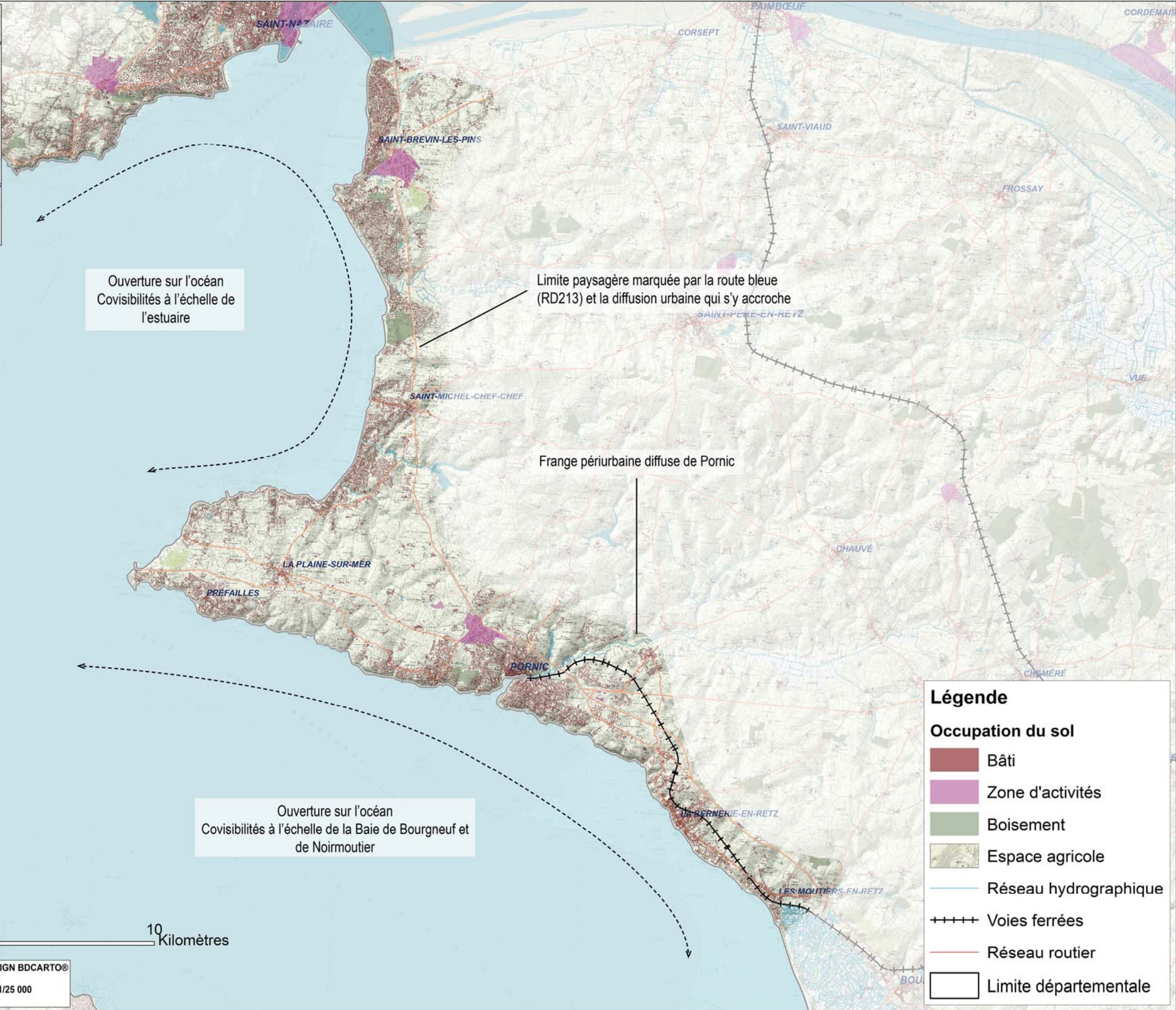
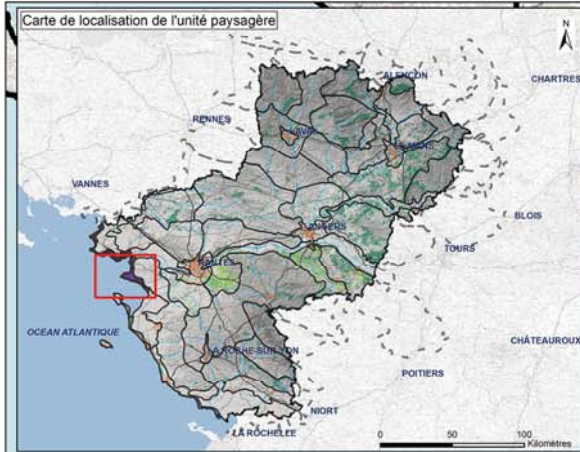


0 5 10 Kilomètres

Logo of the DREAL Pays de la Loire and the French Republic.

Source : DREAL Pays de la Loire, ©IGN SCAN25®, ©IGN BDTOP®, ©IGN BDCARTO®
 © MEDDE - DREAL Pays de la Loire, Nantes, avril 2015
 Echelle numérique : 1/100 000 Echelle de saisie des données 1/25 000
 Réalisation : ALTHIS - VU D'ICI

Carte des limites et des continuités de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (41) : Partie Sud



Légende

Occupation du sol

- Bâti
- Zone d'activités
- Boisement
- Espace agricole
- Réseau hydrographique
- Voies ferrées
- Réseau routier
- Limite départementale

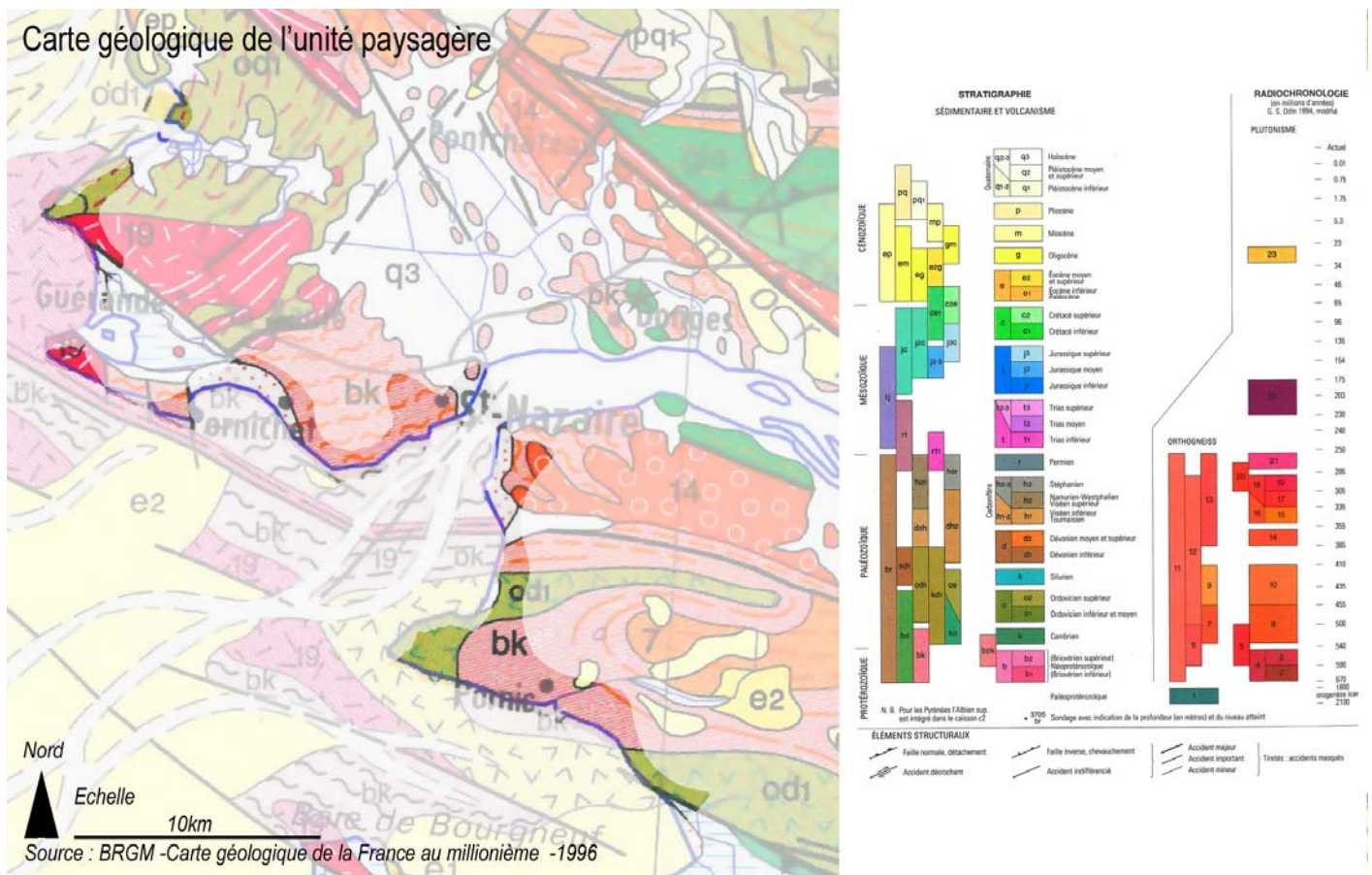


Source : DREAL Pays de la Loire, ©IGN SCAN25®, ©IGN BDTOPO®, ©IGN BDCARTO®
 © MEDDE - DREAL Pays de la Loire, Nantes, avril 2015
 Echelle numérique : 1/100 000 Echelle de saisie des données 1/25 000
 Réalisation : ALTHIS - VU D'ICI

2. Les caractères de la côte bretonne méridionale

Sources : *l'Atlas des paysages de Loire-Atlantique 2010* <http://www.paysages.loire-atlantique.gouv.fr/>

2.1 Une histoire géologique à l'origine d'un littoral complexe



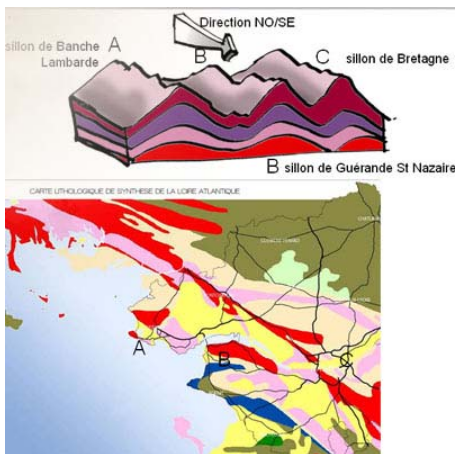
UP41-20-01 Extrait de carte géologique de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (source BRGM)

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.

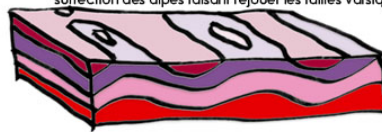
Au paléozoïque les plissements hercyniens marqués par une direction varisque (nord-ouest / sud-est) se traduisent par une importante chaîne de montagnes. Cette direction structurante qui se met en place dès cette époque se lit encore aujourd'hui.

La pénéplanation (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.

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.



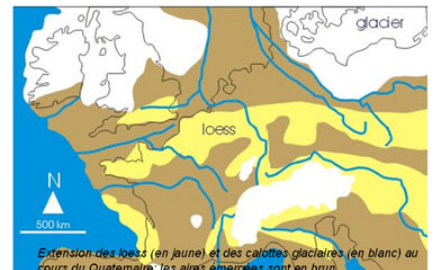
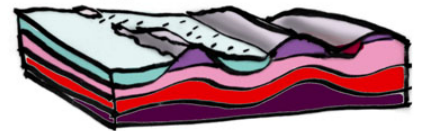
▪ **Pénéplation post Hercynienne (racine des plis)** Formation de l'Atlantique et début de la surrection des alpes faisant rejouer les failles varisques.



▪ **Mise en relief des parties varisques dures et creusement des roches plus tendres**



▪ **Accentuation de l'érosion des vallées et ennoyage des bordures littorales**



UP41-20-02 Schéma de principe de formation géologique au paléozoïque (source Atlas des paysages de Loire-Atlantique 2010)

UP41-20-03: Schéma de principe de formation géologique au mésozoïque (source Atlas des paysages de Loire-Atlantique 2010)

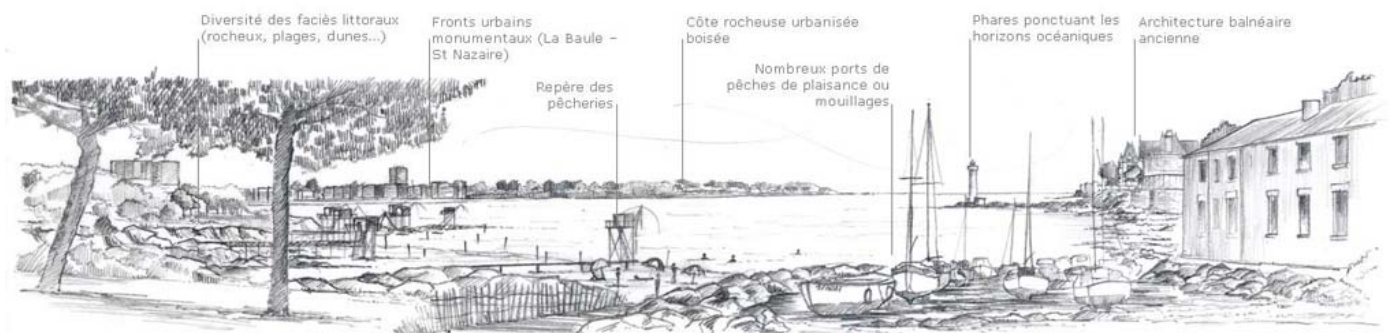
UP41-20-04 Schéma de principe de formation géologique au cénozoïque (source Atlas des paysages de Loire-Atlantique 2010)

2.2 Une succession de côtes rocheuses et sableuses, découpées par des micro-vallons plus discrets

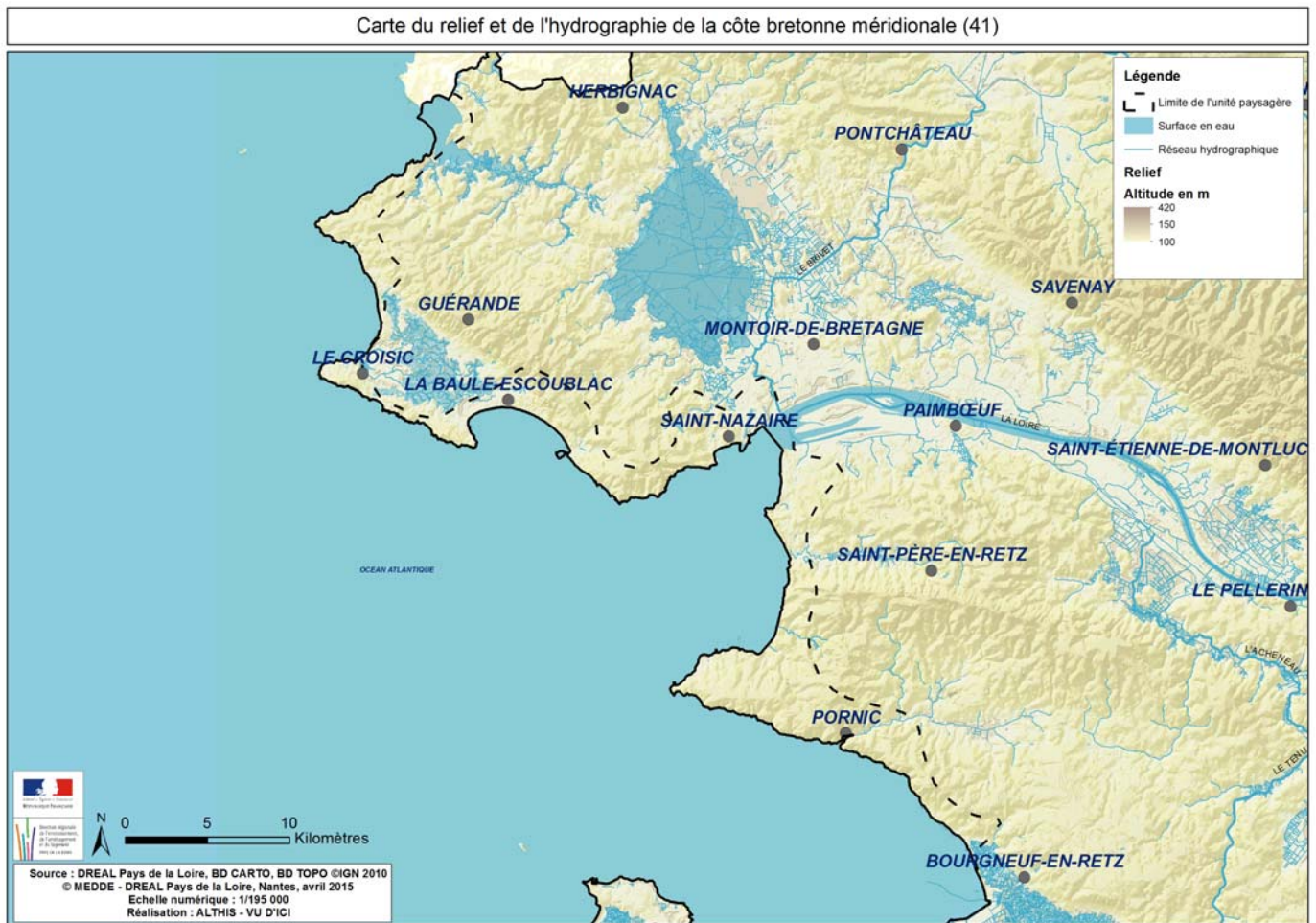
Cette histoire géologique se traduit directement dans la géomorphologie des côtes : des barres rocheuses orientées nord-ouest sud-est parfois reliées au continent par des cordons dunaires. Cela induit une hydrographie particulière, puisque l'inclinaison des plateaux renvoie les eaux en général vers les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



UP41-Desc-01 (gauche) Morphologie des côtes rocheuses (Saint-Nazaire)



UP41-20-05bis Croquis illustrant la diversité des paysages de la côte bretonne méridionale (source Atlas des paysages de Loire-Atlantique)



UP41-20-05 Carte du relief et de l'hydrographie de l'unité paysagère de la côte méridionale

Le relief de l'unité est marqué à la fois par des ruptures entre les plateaux et les platiers rocheux marquées par des falaises plus ou moins hautes (entre 10 et 30 m) ou par les continuités des cordons dunaires. Ce littoral est découpé par de rares vallées qui créent des continuités avec des petits marais rétro-littoraux et peuvent constituer ainsi des havres naturels propices à l'installation d'un bourg portuaire. La Ria de Pornic est un exemple marquant de ces ambiances d'embouchures de vallées. En général, la côte est plutôt découpée par des micro-vallons plus discrets.



UP41-Desc-03(haut) Vue sur l'océan depuis le fond de la ria de Pornic

La côte et les espaces proches du rivage constituent des espaces particulièrement fragiles sur le plan environnemental et paysager. L'unité compte plusieurs sites inscrits et classés :

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

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.

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 covisibilités 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.



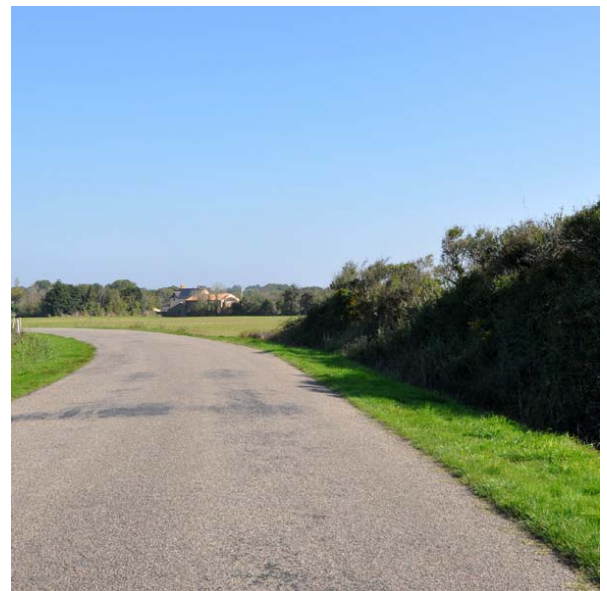
UP41-Desc-04 (gauche) Jeux de covisibilités et trafic maritime dans l'estuaire de la Loire

2.3 Un plateau urbanisé, une côte investie

Un plateau bocager urbanisé

Sur ces plateaux cristallins littoraux, quelques haies basses déformées par le vent et présentant souvent des conifères en alternance avec des saules et des chênes rappellent que le paysage rural était majoritairement bocager avant de s'urbaniser largement. 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.

UP41-Desc-05 Bocage sculpté par le vent sur le plateau de la Plaine sur Mer



Un mitage par les terrains de loisirs privés

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 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 tardive et difficile du littoral.

UP41-Desc-06 Terrain à caravane et ses plantations horticoles

2.4 Une architecture sous influence

Une influence bretonne au nord de l'estuaire ligérien

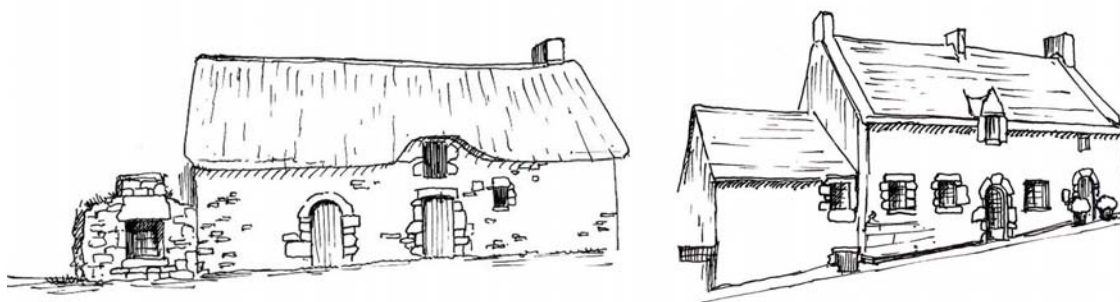
Les matériaux de construction utilisés au nord de l'estuaire sont le granit et le schiste. Les matériaux de couverture utilisés sont l'ardoise et le chaume. Le paysage est marqué par ailleurs par des éléments remarquables, tels que monolithes, moulins, châteaux, pêcheries, écluses et barrières des marais. On y retrouve trois principaux types architecturaux : la maison du type paludier, la maison du type breton et la maison du type briéron.



UP41-20-06 : Croquis illustrant l'habitat de style Breton (source Atlas des paysages de Loire-Atlantique)

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.



UP41-20-07 : Croquis illustrant la maison briéronne (gauche) et l'habitat paludier (droite) - source Atlas des paysages de Loire-Atlantique

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

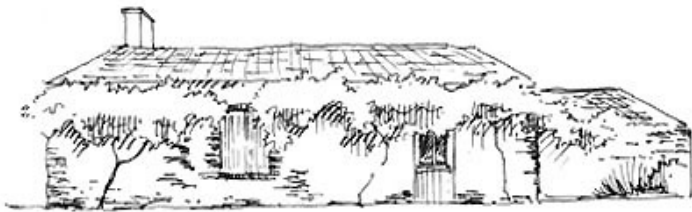


UP41-20-08 Croquis illustrant des exemples d'architecture balnéaire de la Baule : hôtel (gauche) et maison bourgeoise (droite) - source Atlas des paysages de Loire-Atlantique



UP41-20-09 Front de mer de La Baule qui développe son cordon d'immeuble le long de la plage face à l'océan

Une influence vendéenne au sud de l'estuaire ligérien



UP41-20-10 : Croquis illustrant les maisons de style latin type vendéen (source Atlas des paysages de Loire-Atlantique)

Au sud de l'estuaire, le style latin type vendéen domine. 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 maçonnées 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 ».



UP41-20-11 Architectures traditionnelles du sud de l'unité (La Bernerie-en-Retz, Pornic)

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 caractérise ce paysage.



UP41-20-12 Ambiances de l'architecture balnéaire du sud de l'unité

Des éléments bâtis pittoresques liés à l'activité d'ostréiculture et de pêche

Le littoral sud est fortement marqué par des constructions légères : pêcheries, barrières... En effet, les activités d'ostréiculture et de pêche 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.



UP41-Desc-02 Pêcheries sur le cordon dunaire des Moutiers en Retz

Saint-Nazaire, une ville unique

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 sur les dynamiques paysagères).

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...).

Si ces continuités urbaines, villes et bourgs constituent un des caractères de la composition du paysage de la côte bretonne méridionale, l'impact de leur développement est précisé dans le chapitre des dynamiques paysagères

2.5 Des infrastructures routières adaptées au flux touristique

Le réseau routier de l'unité se caractérise par la présence au sud de la "route bleue", axe structurant Nord-Sud, la D213, 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.

Si les infrastructures constituent un des caractères de la composition du paysage de la côte bretonne méridionale, l'impact de leur développement est précisé dans le chapitre des dynamiques paysagères

Pour en savoir plus sur le patrimoine bâti et naturel

Rubrique patrimoine :

- [Lien vers le chapitre 15-20-10 les paysages institutionnalisés](#)
- [Patrimoine naturel sur le site de la DREAL - Base communale : http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?rubrique5](http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?rubrique5)
- [Patrimoine site et paysages sur le site de la DREAL - Base communale : http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?rubrique6](http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?rubrique6)

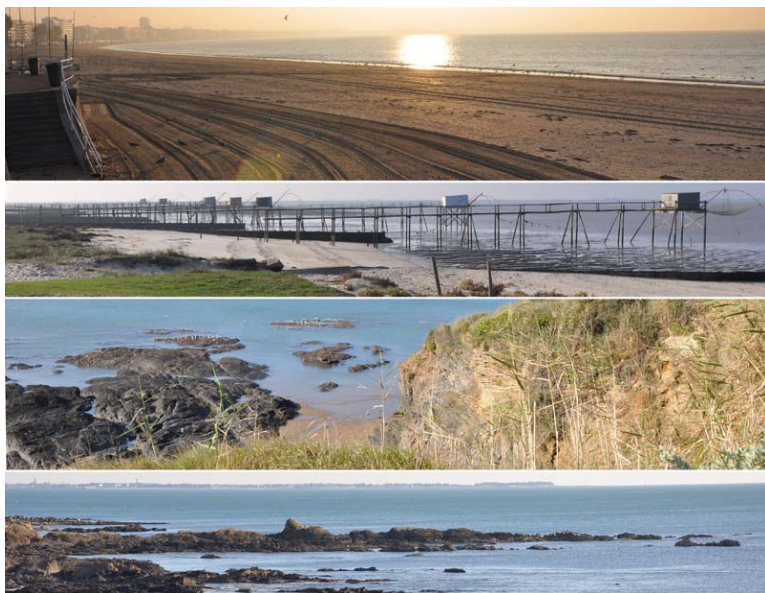
Cette page permet aussi d'accéder aux deux sites suivants :

- [L'Atlas des Patrimoines du Ministère de la Culture](#)
- [Les Bases Architecture et Patrimoine du Ministère de la Culture](#)

Rubrique Trame verte et bleue :

[Lien vers le Schéma régional de cohérence écologique \(SRCE\) des Pays de la Loire : http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/trame-verte-et-bleue-a1761.html](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/trame-verte-et-bleue-a1761.html)

3. Les sous-unités paysagères de la côte bretonne méridionale



Même si l'occupation urbaine tend à unifier l'ensemble du littoral sur la côte bretonne méridionale, 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 Préfaïlles. On distingue donc 5 sous-unités paysagères :

- La côte bretonne de la pointe du Castelli
- La presqu'île du Croisic
- La baie du Pouliguen
- Les côtes urbaines de l'embouchure de la Loire
- La côte rocheuse de la Pointe Saint-Gildas

SSUP41intro Diversité des paysages côtiers de Loire Atlantique

[Lien vers la carte de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale](#)

3.1 La côte bretonne de la 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 voisines.

UP41-SSUP-A-03 Ambiance de côte rocheuse habitée (Pointe du Castelli)



UP41-SSUP-A-05 (haut) Bourg portuaire de Piriac

La particularité de cette sous unité tient également de la présence de plusieurs bourgs portuaires à l'architecture de granit 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 (Piriac sur Mer, La Turballe ...). Ces bourgs portuaires ont subi une forte diffusion urbaine.



UP41-SSUP-A-051 Trame urbaine avec ses rues décalées du centre bourg portuaire de La Turballe



UP41-SSUP-A-04 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.

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. Ce dernier développe un réseau routier labyrinthique dans des quartiers résidentiels qui ont progressivement privatisé tous les espaces rétrolittoraux. Sur ces secteurs, il est devenu parfois difficile d'accéder au littoral.

UP41-SSUP-A-01 Cale et zone de mouillage

Cette sous unité associe deux secteurs au paysage particulièrement singulier :

- 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 rétrolittoraux 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.



UP41-SSUP-A-02 (haut) vue sur la Baie de Pont Mahé depuis la Pointe de Merquel

- 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 héliamarin 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 Tréhic au Port du Croisic.



UP41-SSUP-A-06 (haut) Tombolo urbanisé boisé de Pen Bron (la Turballe)

3.2 La presqu'île du Croisic

Cette sous-unité est un peu singulière dans la mesure où elle correspond à 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 littoral 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.



UP41-SSUP-B-01 Le paysage d'une côte « sauvage urbanisée »

UP41-SSUP-B-03 Un plateau suspendu sur une côte rocheuse

Les ambiances paysagères prennent appui 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.



UP41-SSUP-B-02 Un belvédère paysager valorisé par des déplacements doux confortables.



UP41-SSUP-B-04 Une côte rocheuse sur laquelle se détachent les façades blanches des maisons

3.3 La Baie du Pouliguen

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

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 à l'architecture parfois audacieuses organisées selon un plan de composition urbain très géométrique.



UP41-SSUP-C-01 Vue sur la Baie du Pouliguen et le front urbain littoral de la Baule



UP41-SSUP-C-02 Un front urbain monumental qui s'est développé devant les quartiers de villégiature boisés.

Les ambiances paysagères sont extrêmement contrastées :

- Sur la plage, l'amplitude de la baie et l'ouverture panoramique sur l'océan donnent 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.
- 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 et ornementée.



UP41-SSUP-C-04 Des quartiers de villégiature qui se sont structurés sur la zone dunaire boisée

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.

UP41-SSUP-C-05 Le port du Pouliguen



3.4 Les côtes urbaines de l'embouchure de la Loire



UP41-SSUP-D-01 Une côte rocheuse urbanisée (plage de Saint-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. En amont, les plages de Pornichet s'intercalent entre de petites pointes rocheuses. La succession de quartiers construits à différentes époques se traduit par un tracé labyrinthe sans véritable repère où l'on se perd rapidement. 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.



UP41-SSUP-C-03 Plages de Pornichet



UP41-SSUP-D-03 Pêcheries sur le front urbain littoral de St Nazaire

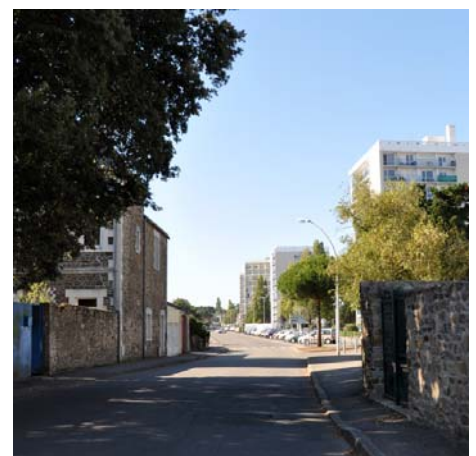


UP41-SSUP-D-04 Paysage urbain soigné du remblai nazairien

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 :

- 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

UP41-SSUP-D-06 (droite) Des paysages urbains contrastés



Au sud de l'estuaire, de longues plages ourlées de cités balnéaires structurées dans les boisements rétro littoraux caractérisent la côte. Ces boisements de pins, cyprès et de chênes verts avaient été plantés pour stabiliser les dunes ce qui permit 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.



UP41-SSUP-E-03 Alignement de cyprès sur une avenue à Tharon



UP41-SSUP-E-02 (gauche) Villa en bord de mer sous les cyprès 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.

La « route bleue » constitue un axe de desserte nord-sud majeur dont le franchissement en certains points se révèle particulièrement problématique (4 voies au gabarit routier traversant des ensembles urbains déconnectés).

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 rétro littoraux de l'unité paysagère du bocage rétro littoral, interruption de ce paysage linéaire par des paysages de marais accompagnés de leur registre d'eau, de végétation spécifique, de ponts ... 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.



UP41-SSUP-E-07 Mobiles homes dans un camping retro littoral

3.5 La côte rocheuse de la Pointe St Gildas



UP41-SSUP-F-01 Paysage littoral de la côte sauvage à Préfailles

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, où les plages dans les petites criques sont dominées par des falaises de schistes et un plateau de lande. S'inscrivant en contraste, le fort développement urbain s'étire à partir des bourgs implantés sur des vallons littoraux (Préfailles, Pornic...) et autour du bourg de La Plaine sur Mer.



UP41-SSUP-F-04 Vue sur le bocage littoral de la presqu'île de Préfailles



UP41-SSUP-F-06 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 enrichissement) et la mutation des campings vers des espaces pour HLL (Habitations légères de loisirs), qui induisent un paysage particulièrement composite et peu lisible.



UP41-SSUP-F-03 Paysage urbain 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. 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.

UP41-SSUP-F-05 Mouillage sur la pointe St Gildas



Au sud de Pornic, 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.



UP41-SSUP-G-01 Cordon dunaire urbanisé des Moutiers en Retz

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.

Ce paysage est véritablement une transition entre les ambiances palustres du marais breton vendéen, bocagères du bocage rétro littoral. Véritable carrefour terrestre, on y retrouve ainsi un patrimoine important de mégalithes, châteaux, de moulins et de pêcheries.



UP41-SSUP-G-02 Diffusion urbaine linéaire rétro littorale



UP41-SSUP-G-03 Château de la Gressière

4. Les dynamiques paysagères

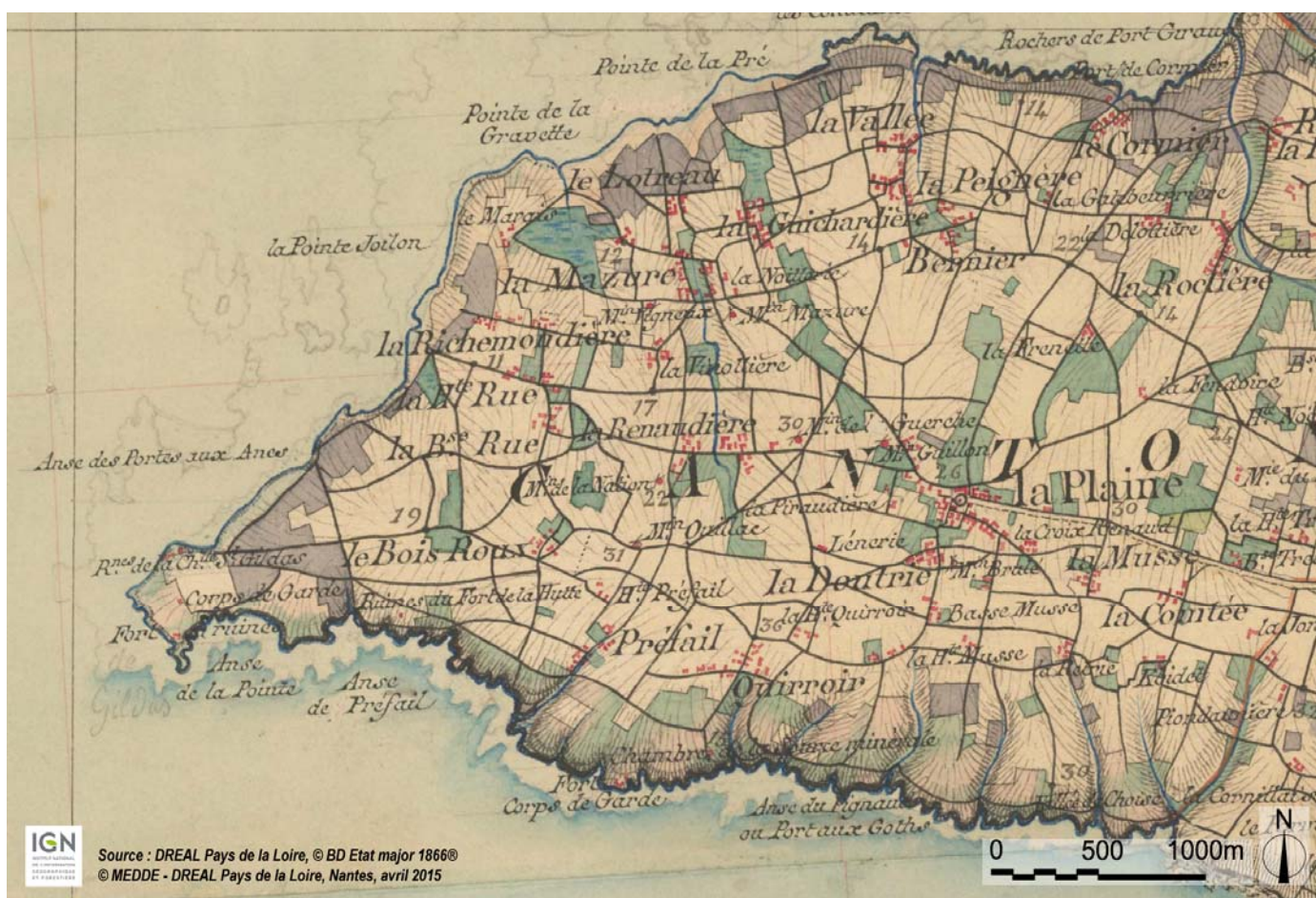
Pour en savoir plus sur la dynamique des paysages à l'échelle régionale

[Lien sur la dynamique régionale](#)

4.1 Exemple d'évolution du secteur de la Pointe de St Gildas

Dans le cadre de l'analyse des dynamiques paysagères, pour chaque unité paysagère, un secteur particulier est choisi de manière à caractériser, en tant qu'échantillon représentatif de l'unité, une large partie des dynamiques vécues à l'échelle de l'unité. Cette analyse s'appuie notamment sur la comparaison des données cartographiques et des photographies aériennes à différentes époques données. Ce zoom est représentatif mais non exhaustif des dynamiques vécues à l'échelle de l'unité. Les dynamiques de l'unité qui ne s'illustrent pas à travers cet exemple sont donc détaillées à la suite.

Des implantations sur les places fortes stratégiques



UP41-04-ETAT MAJOR : La pointe de Saint Gildas – Carte d'état-major (1866)-(SCAN Historique à l'échelle du 1 :40000)

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.

L'attrait littoral premier vecteur de l'évolution du paysage



UP41-03-ORTHO_1948 – La pointe de Saint Gildas – Orthophoto 1959 - (BD ORTHO Historique 1959)

Au XXème siècle, l'arrivée du train et l'attrait grandissant pour le littoral modifient sensiblement les dynamiques d'implantation. Comme le montre l'orthophoto de 1959, la station de Préfaille devient plus importante que le bourg de La Plaine-sur-Mer.

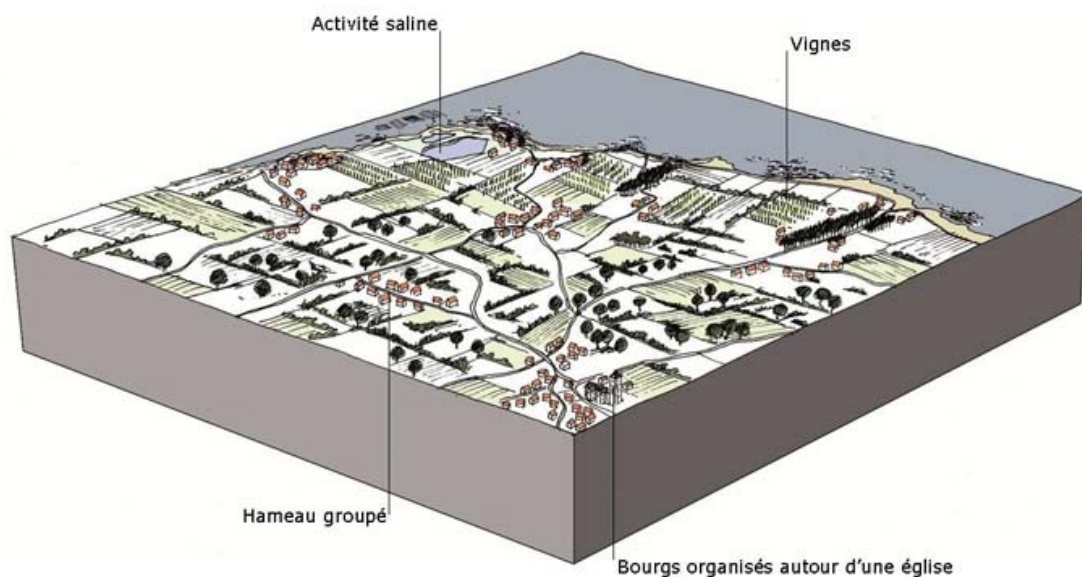
Au nord de la pointe de Saint-Gildas, le phénomène de frange urbanisée littorale commence à se dessiner dans le paysage.

La fermeture du littoral et la diffusion du bâti

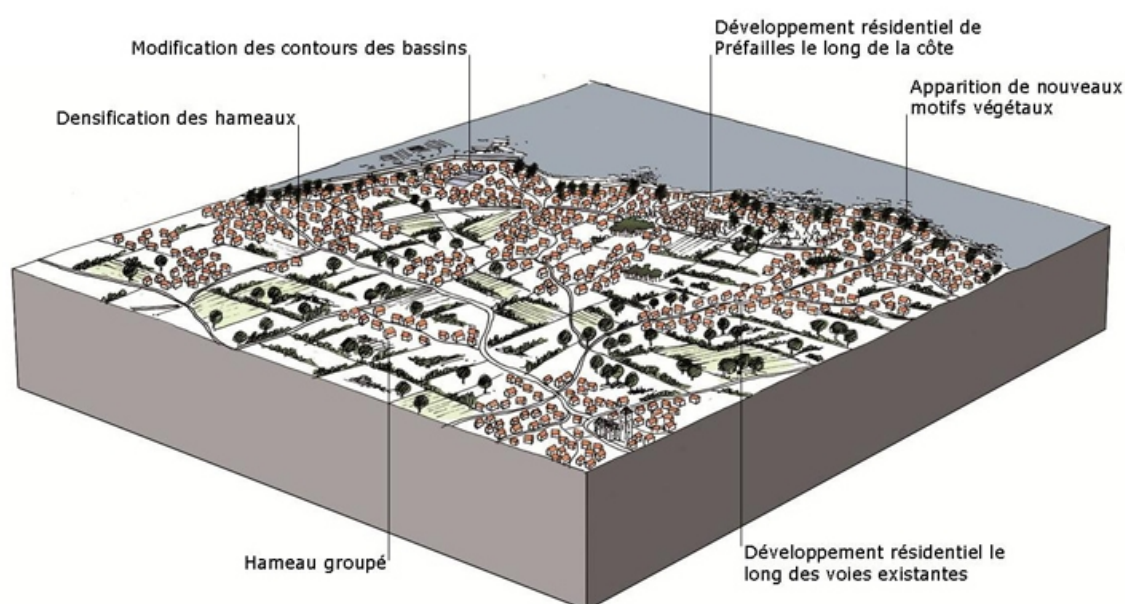


UP41-02-ORTHO_ La pointe de Saint Gildas – Orthophoto 2012-- (BD ORTHO)

Un fort développement résidentiel s'est effectué le long de la côte, mais aussi le long des voies existantes ; les hameaux se sont densifiés. 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. A contrario, le développement urbain du bourg de La Plaine-sur-Mer est resté relativement maîtrisé pendant cette période de développement.



UP41-XX – La Plaine-sur-Mer, simulation du paysage autour des années 1900



UP41-XX – La Plaine-sur-Mer, simulation du paysage autour des années 2010

Enclavement et mutation du parcellaire agricole

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.

La pression urbaine et l'évolution des paysages agricoles s'observent sur l'ensemble de l'unité paysagère. La dégradation du bocage traditionnel est particulièrement visible autour de La Baule et au sud de l'estuaire. L'ouverture des paysages a participé à la « mise à nu » des nouvelles franges urbaines, peu valorisées.

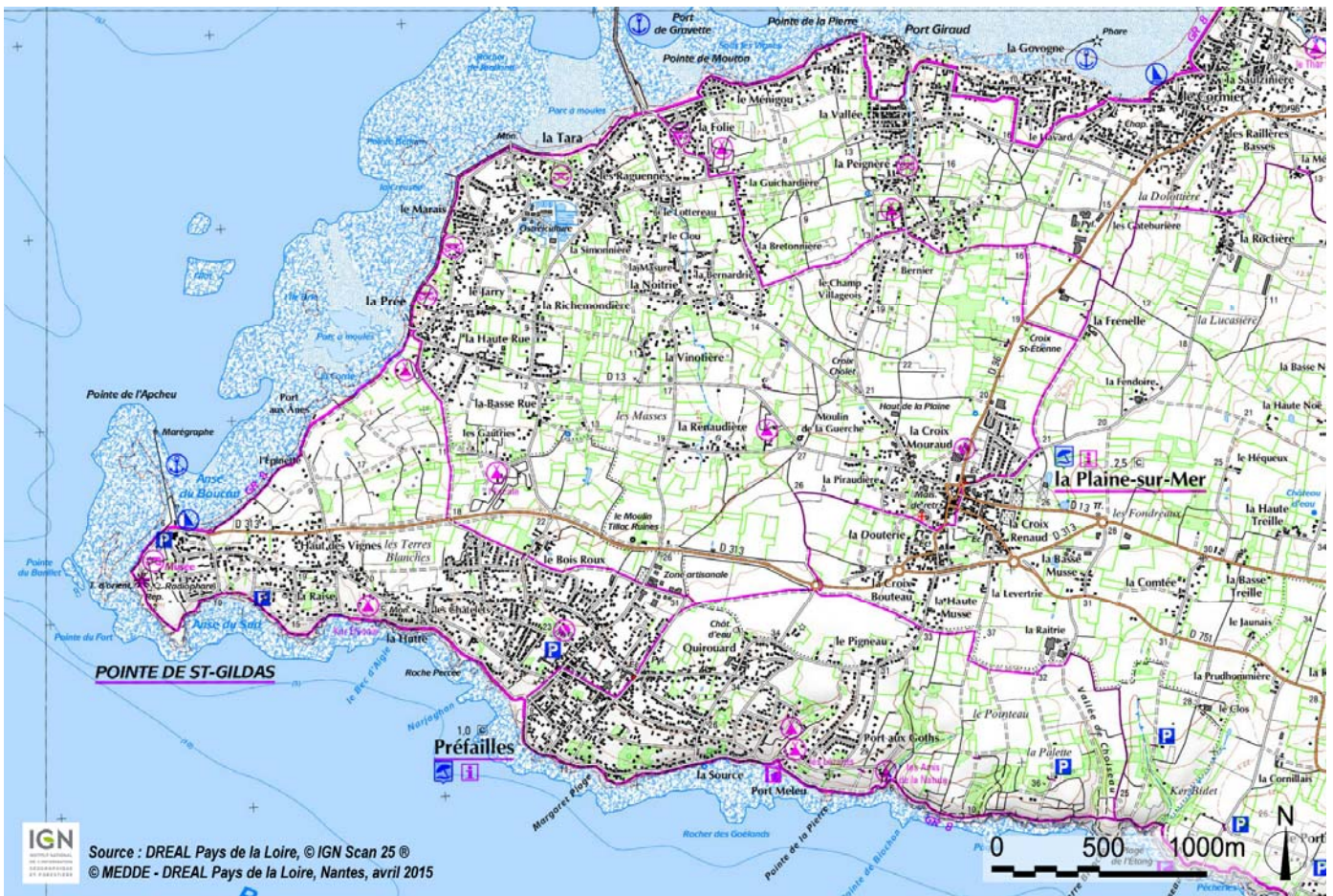
Autre dynamique induite par la pression urbaine du secteur, la spéculation foncière a pour conséquence paysagère le morcellement des terres agricoles et la déprise agricole. L'enrichissement conduit alors à une fermeture des paysages du littoral.



La Bernerie-en-Retz

UP41-XX – Exemple d'enrichissement à la Bernerie-en-Retz

La diffusion du réseau d'infrastructures, vecteur de développement urbain



UP41-01-IGN2013- Carte IGN 2013 du secteur de la pointe de Saint Gildas -(SCAN 25)

Les extensions urbaines ont impliqué 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...). 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.

Le manque de hiérarchie des voies des extensions récentes et les opérations en impasses ont brouillé la lisibilité du paysage et du fonctionnement urbain. 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.

Le pont de Saint-Nazaire est l'infrastructure la plus marquante du paysage de l'unité. C'est une entité structurante de l'unité, vecteur de déplacement, d'échanges et de dynamisme, elle participe indirectement à de nombreux changements qui s'opèrent actuellement au sein de l'unité. En continuité du pont, 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.

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.

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.

L'exposition grandissante des zones d'activités

Les dernières années ont observé un fort développement des résidences principales et des zones d'activités commerciales et artisanales associées. Ces secteurs d'activités, implantés à l'appui des axes structurants, viennent caractériser de nombreuses entrées de villes et franges urbaines de l'unité, à l'image de la zone artisanale marquant l'entrée de Préfailles. Spécifiques des territoires littoraux, ce phénomène de développement des zones d'activités s'effectuent en appui des axes structurants tournés vers les terres, et viennent épaissir l'enveloppe urbaine des agglomérations littorales dans un sens rétro-littoral. Des enjeux émergent en lien avec ce phénomène, et notamment ceux relatifs à la gestion des entrées de ville qui sont de plus en plus investis par les activités économiques (exemple en appui de la route bleue).



UP41-XX – A l'appui de la D313, la zone artisanale de Préfailles marque un nouveau paysage de l'entrée de ville. 2012-- (BD ORTHO)

A l'échelle de l'unité, la dynamique est particulièrement présente sur les agglomérations urbaines. Plusieurs zones d'activité tertiaire sont implantées en périphérie de Saint-Nazaire, tandis que de nombreux projets sont en cours. Ces zones 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 les zones d'activités et la campagne ou les quartiers habités, sans réflexion sur les limites et 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. Cela pose la question du risque d'une évolution du littoral vers des cités dortoirs banalisées et

du maintien nécessaire de ces activités économiques liées à la mer qui font la vie de ce territoire. Il faut travailler sur les limites d'urbanisation pour préserver les activités économiques liées à la mer et privilégier la diversité des usages et des paysages.

La mise en valeur des espaces publics du front de mer

Le secteur du front de mer constitue le principal secteur stratégique en termes d'image pour les cités balnéaires. L'attention portée par les collectivités sur ces secteurs s'illustre par des opérations d'aménagement et de requalification des remblais et des espaces publics.



UP41-XX – A Préfailles, l'aménagement de l'espace public en front de mer offre une place importante aux piétons et cyclistes pour profiter du paysage

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 Départemental), permettant ainsi d'assurer des continuités à l'échelle de l'unité.



UP41-XX – Le réseau Vélocéan permet une autre découverte des paysages littoraux (Préfailles)

Le développement de l'hôtellerie de plein air et le durcissement du littoral

Le développement des campings ou parcelles occupées par des caravanes a participé à modifier les paysages de la pointe Saint-Gildas mais aussi de l'ensemble de l'unité, particulièrement au sud de l'estuaire. 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.



UP41-XX – L'entassement des mobil-homes crée des enclos d'hébergements, sans arbres d'ombrage, sans relations avec le paysage du littoral dans lequel ils s'implantent en consommateurs. (Préfailles)

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.



UP41-XX – L'évolution du cadre réglementaire et les protections environnementales ou maîtrise foncière ont préservé le caractère « naturel » d'une part de la frange littorale (Préfailles)

4.2 Une pression urbaine continue le long du littoral

Pour en savoir plus sur l'histoire de l'anthropisation des paysages de la côte bretonne méridionale

L'objectif de ce volet n'est pas de composer un inventaire exhaustif de l'anthropisation des paysages de la côte bretonne méridionale mais plutôt de comprendre le rythme d'évolution de l'unité et les traces les plus évidentes laissées par chaque époque sur les paysages d'aujourd'hui.

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.

Du XIV au XVII^{ème} siècle, on assiste à un fort essor du commerce du sel. À partir du XVI^{ème} 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.

Pour en savoir plus sur l'histoire de l'évolution du paysage urbain de Saint-Nazaire

L'objectif de ce volet n'est pas de composer un inventaire exhaustif de l'évolution de Saint-Nazaire mais plutôt de comprendre le rythme d'évolution de l'unité et les traces les plus évidentes laissées par chaque époque sur les paysages d'aujourd'hui.

Au début du XIX^{ème} 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 lamenieurs et de pilotes de Loire, qui guident les bateaux de commerce dans l'estuaire. La création du port et de la ville moderne à la fin du XIX^{ème} siècle ont 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 Paimboeuf remonte à 1660. Paimboeuf, devenu l'avant-port de Nantes a reçu une grande partie des bateaux armés pour le trafic triangulaire. Mais Paimboeuf, s'ensable lui-aussi...



1830



1886

UP41-40 - XXX - 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.



UP41-40 - XXX - 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.

UP41-40 - XXX - 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.



Pour en savoir plus sur l'histoire de l'évolution des paysages de la Baule-Escoublac

L'objectif de ce volet n'est pas de composer un inventaire exhaustif de l'évolution des paysages de la Baule-Escoublac mais plutôt de comprendre le rythme d'évolution de l'unité et les traces les plus évidentes laissées par chaque époque sur les paysages d'aujourd'hui.

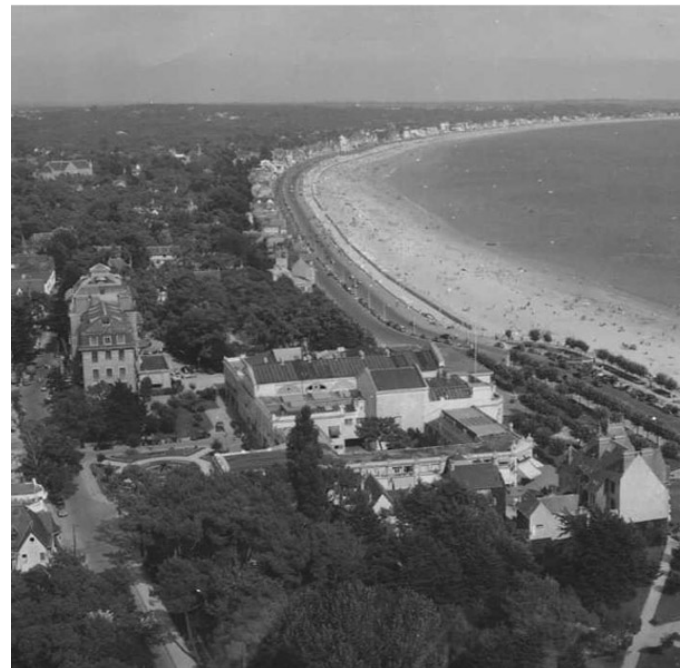
La Baule n'était à l'origine qu'une zone insalubre. Au XI^{ème} siècle, des bénédictins s'installent et construisent le premier bourg d'Escoublac. Le bourg se déplace du fait d'un ensablement régulier, puis disparaît au XIV^{ème} siècle. Le second bourg est installé dans la forêt mais le déboisement 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.

UP41-40 – XXX - La Baule en 1888 (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 son 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 XIX^{ème}, sont à rattacher au courant historiciste : les emprunts de la période médiévale, classique, italienne, flamande sont courants. 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.

UP41-40 – XXX - La Baule vue aérienne (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.

UP41-40 – XXX - La Baule en 1957 (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique <http://www.loire-atlantique.fr>)



La Baule est aujourd'hui une ville au bord de la mer. Le front de mer était constitué à 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.

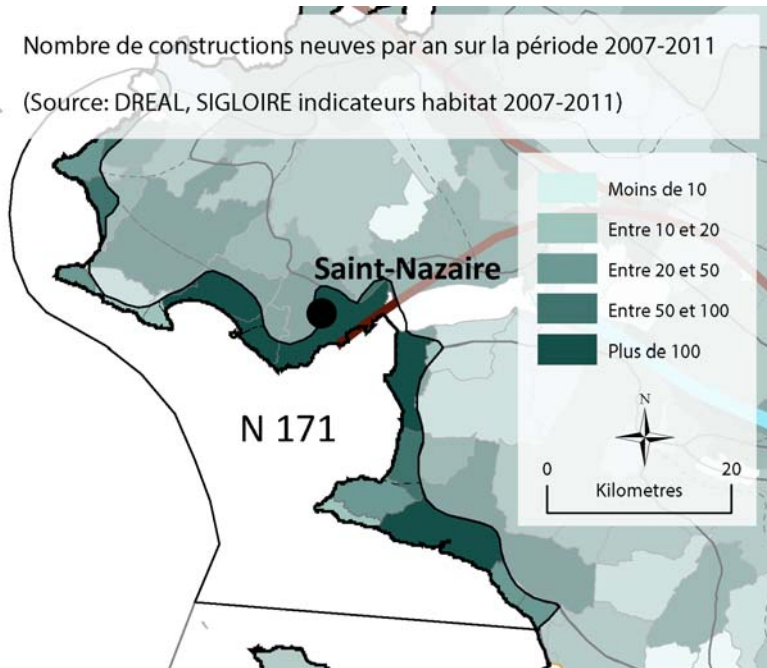
L'architecture balnéaire du XIXème évolue actuellement vers un plus grande banalisation : PVC, isolation par l'extérieur, minéralisation/stérilisation des jardins... L'ambiance balnéaire disparaît peu à peu. La densification a un impact sur le nombre de pins, c'est un autre type de paysage qui s'installe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

UP41-40 – XXX - le front de mer au début du siècle (source : fond d'archives numérisé du conseil général de Loire Atlantique <http://www.loire-atlantique.fr>)



Nombre de constructions neuves par an sur la période 2007-2011

(Source: DREAL, SIGLOIRE indicateurs habitat 2007-2011)



UP41-40-DYN- XXX (source DREAL, SIGLOIRE indicateurs habitat 2007-2011)

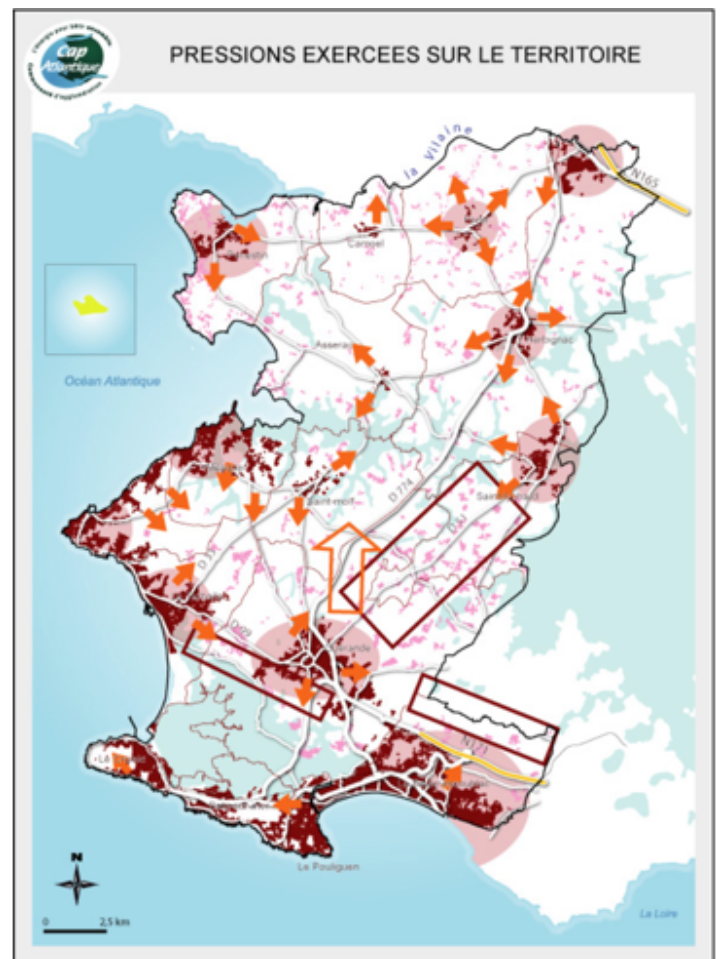
Au Nord, le développement urbain est contraint par la présence du littoral et des marais, et s'est effectué le long des axes de communication, chemins de fer et voirie automobile.

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

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. 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.

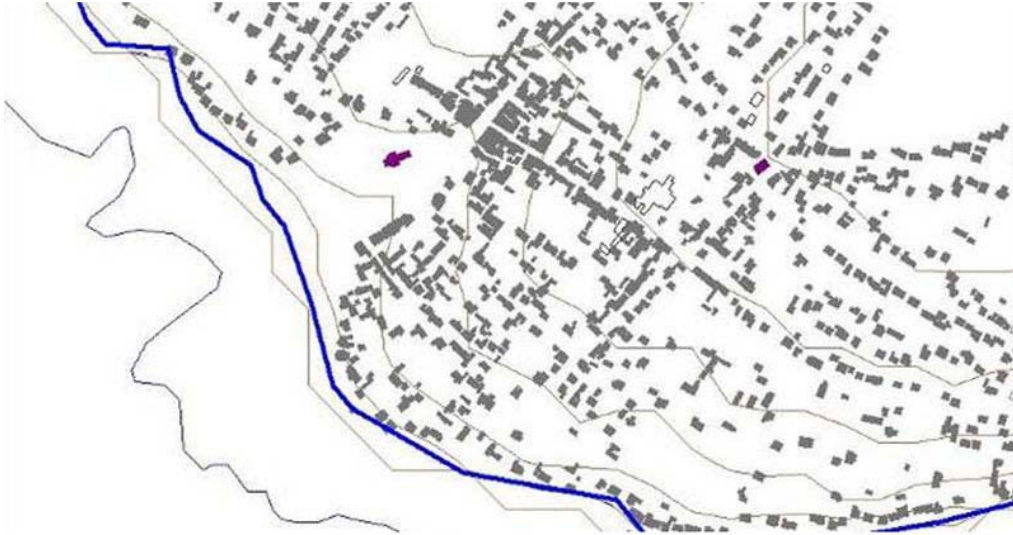
Aujourd'hui, c'est surtout l'activité balnéaire qui a redéfini les paysages, et des pressions fortes sont observées aux abords du littoral, des zones agglomérées et des principales voies de desserte.

UP41-40 IMAGE 3.2 : Carte des pressions urbaines exercées sur le territoire - Proscot - projet de SCOT de Cap Atlantique



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. Ils 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.

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 Préfailles. 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.



UP41-40 IMAGE 3.4 : Préfailles, un bourg implanté à cheval sur une vallée (cours d'eau aujourd'hui couvert)

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.



UP41-40 IMAGE 3.5 : Tharon Plage - Géoportail

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.

Au sud, la multiplication des lotissements résidentiels fermés (résidences secondaires) apparaît comme une dynamique spécifique de cette partie de l'unité paysagère.

Une recomposition de la ville sur la ville, moteur de l'évolution du paysage de Saint-Nazaire

Saint-Nazaire 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 quinze 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.

Plusieurs projets ont poursuivi cette dynamique durant les dernières années :

- 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 inauguré en 2012 au sein de l'ancienne gare type Haussmannien de 1865 désaffectée depuis la guerre (à deux pas de la base sous-marine).



UP41-40 – XXX - Saint-Nazaire, une ville en projet (source : ADDRn)

5. Les enjeux de l'unité paysagère

Bloc-diagramme de synthèse des enjeux de l'unité paysagère de la côte bretonne méridionale (41)

METTRE EN SCÈNE ET TRAITER LES TRANSITIONS AVEC LES ESPACES NATURELS LITTORAUX ET RETRO LITTORAUX

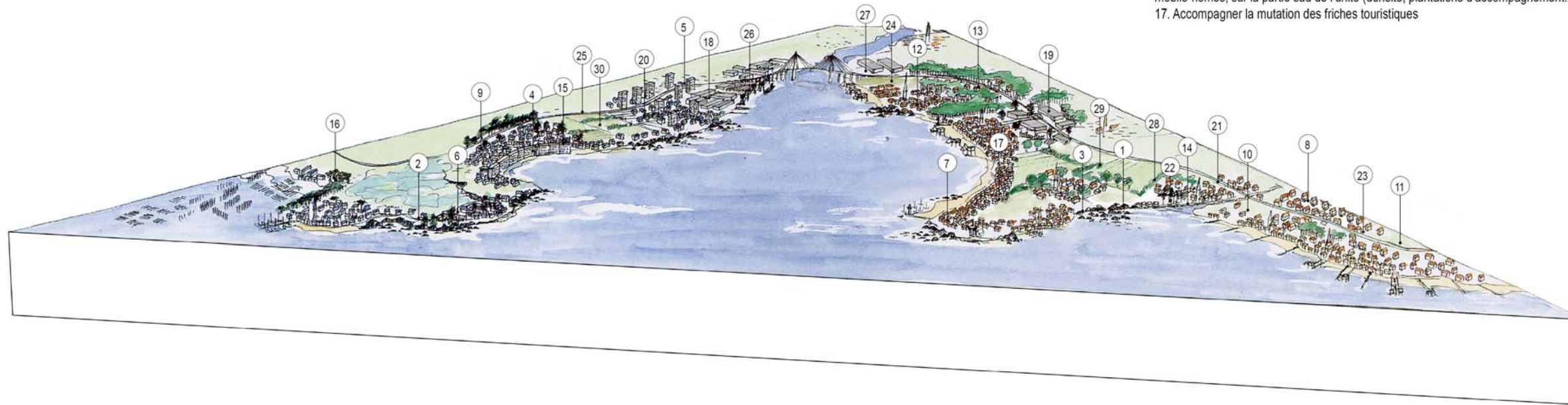
1. S'appuyer sur les coupures d'urbanisation fixées par la loi littorale pour valoriser les continuités paysagères entre littoral et plateau agricole bocager, vallées ou marais rétro-littoraux
2. Assurer l'accessibilité aux paysages par les continuités de voies douces
3. Privilégier les circulations douces et favoriser l'intégration des aires de stationnement et d'accueil
4. Qualifier les fronts de mer afin de jouer du contraste entre urbain et naturel
5. Maîtriser la pression de l'agglomération de Saint-Nazaire sur les franges des marais de Brière
6. Qualifier la frange Sud des marais de Guérande et préserver sa frange ouest
7. Préserver les paysages spécifiques des pointes

ASSURER UN ACCUEIL RÉSIDENTIEL ADAPTÉ À LA QUALITÉ ET À L'IDENTITÉ PAYSAGÈRE DE LA CÔTE BRETONNE MÉRIDIONALE

8. Limiter les extensions urbaines ou recomposer de manière qualitative les secteurs de diffusion pavillonnaire
9. Trouver des limites à l'urbanisation autour des principaux pôles urbains littoraux
10. Structurer les développements à venir sur les zones rurales ayant subi une forte pression urbaine linéaire
11. Mener des réflexions sur les territoires de projets, notamment susceptibles de faire subir une mutation au paysage, pour une structuration sur le long terme qui permettent d'éviter la banalisation des paysages

MAÎTRISER LES PRESSIONS TOURISTIQUES ET ASSURER L'INSERTION QUALITATIVE DES ÉQUIPEMENTS ASSOCIÉS DANS LEUR CONTEXTE PAYSAGER

12. Sensibiliser les nouveaux acquéreurs face à la banalisation de l'architecture balnéaire
13. Préserver les ensembles balnéaires forestiers à la Baule et à St-Brévin ainsi que leur qualité urbaine et architecturale
14. Revaloriser la dimension patrimoniale ou réinventer l'identité balnéaire dans les paysages urbains du littoral
15. Valoriser l'intégration paysagère des équipements nouveaux
16. Surveiller la qualité paysagère des extensions des campings sous forme de mobile-homes, sur la partie sud de l'unité (densité, plantations d'accompagnement...)
17. Accompagner la mutation des friches touristiques



ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DES PAYSAGES URBAINS DES AGGLOMÉRATIONS LITTORALES

18. Restructurer certaines entrées de villes 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
19. Assurer un travail de restructuration et d'intégration paysagère des zones d'activités bordant la route bleue
20. Mettre en place des opérations de renouvellement urbain sur les friches industrielles ou d'habitat

COMPOSER UN PAYSAGE VALORISANT À L'APPUI DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT ET PERMETTANT UNE INTÉGRATION QUALITATIVE DES ZONES D'ACTIVITÉS

21. Travailler les continuités entre le tissu existant et la poursuite de l'urbanisation future
22. Minimiser la place de la voiture dans les paysages et organiser les connexions de manière à éviter la saturation des voies inter-quartiers ou littorales, peu nombreuses
23. Organiser les développements futurs associés aux projets de déviation ou de renforcement d'axes principaux
24. Retrouver au nord et à l'ouest de la route bleue une cohérence paysagère et des continuités urbaines, agricoles et paysagères
25. Aménager les infrastructures de transport et leurs abords comme des supports de découverte des paysages. Travailler les lisières des infrastructures de transport, notamment afin de valoriser les délaissés
26. Mettre en scène des « signaux » d'activité (enseignes, superstructures, mobiliers...)
27. Veiller au traitement architectural et paysager en résonance avec les caractères environnants (cf. zone de Brais-Pédras au milieu d'un tissu bocager)
28. Mener une réflexion particulière sur les lisières de ces territoires (traitement des limites, et notamment des clôtures)

MAINTENIR LA DIVERSITÉ ET LA LISIBILITÉ DES PAYSAGES AGRICOLES LITTORAUX

29. Maintenir et valoriser les motifs paysagers traditionnels (hameaux, bocages, boisements) afin de contrer la perte de lisibilité des paysages rétro-littoraux
30. Limiter l'enclavement d'espaces agricoles périurbains et d'une manière générale, le phénomène de mitage de l'espace agricole

Source VU D'ICI : Atlas des paysages de Loire-Atlantique - DIREN Pays-de-La-Loire - 2011

Ce bloc diagramme est une représentation schématique simplifiée des paysages pour en faciliter la lecture. L'est de l'unité est représenté en partie haute du bloc

Pour en savoir plus les enjeux des paysages à l'échelle régionale

Lien sur les enjeux régionaux

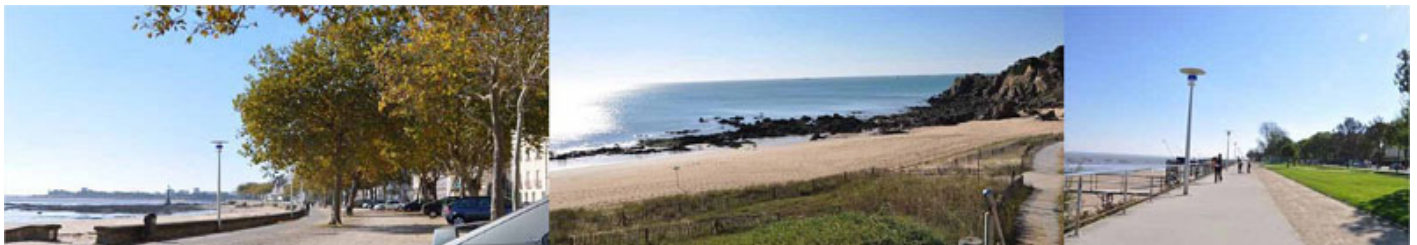
5.1 Mettre en scène et traiter les transitions avec les espaces naturels littoraux et retro littoraux

L'unité est concernée, directement ou sur ses franges, par 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) mais aussi d'assurer un traitement qualitatif de la relation entre les espaces urbains et naturels.

- o S'appuyer sur les coupures d'urbanisation fixées par la loi littorale afin d'en souligner les enjeux paysagers associés. 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'enfrichement, ce qui conduit alors à une fermeture des paysages du littoral.
- o Assurer l'accessibilité aux paysages et les continuités paysagères pour garantir leur qualité. Les itinéraires cyclables et de randonnée apparaissent comme des itinéraires de découverte privilégiés de l'unité.
- o Privilégier les circulations douces et favoriser l'intégration des aires de stationnement et d'accueil. Dans ce cadre, le positionnement des aires de stationnement pour faciliter l'accès au littoral peut-être envisagé en retrait afin de limiter leur impact sur le front de mer et travailler sur les complémentarités avec le développement des circuits doux et des aires de stationnement à destination des deux roues.
- o Qualifier les fronts de mer afin de jouer du contraste entre urbain et naturel



UP41-50 – XXX - La côte sud vue depuis Saint-Nazaire



UP41-50 – XXX - Qualifier les fronts de mer

- o Maitriser la pression de l'agglomération de Saint-Nazaire sur les franges des marais de Brière.
- o Qualifier la frange Sud des marais de Guérande et préserver sa frange ouest. 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).



UP41-50 – XXX - Le bourg de Batz-sur-mer vu depuis les marais de Guérande, une covisibilité à valoriser.

- Préserver les paysages spécifiques des pointes : Les pointes sont des espaces fragiles, très exposés qu'il faut préserver de la pression urbaine pour celles qui sont encore en partie agro-naturelles. Elles participent des coupures interurbaines et renforcent la limite paysagère entre anses, baies et rades.

5.2 Assurer un accueil résidentiel adapté à la qualité et à l'identité paysagère de la côte bretonne méridionale

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.

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).

- Limiter les extensions urbaines ou recomposer de manière qualitative les secteurs de diffusion pavillonnaire 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.
- Trouver des limites à l'urbanisation, notamment entre La Baule et Saint-Nazaire, et autour de Pornic, La Plaine sur Mer ou la Bernerie-en-Retz.
- Structurer les développements à venir sur les zones rurales ayant subi une forte pression urbaine linéaire (soit pour retrouver un paysage agricole cohérent soit pour développer un vrai tissu urbain identitaire).
- Mener des réflexions sur les territoires de projets, notamment susceptibles de faire subir une mutation au paysage, pour une structuration sur le long terme qui permettent d'éviter la banalisation des paysages.



UP41-50 – XXX - Contenir la diffusion urbaine rétro-littorale à la Morinière, Saint-Michel-Chef-Chef (Source : Les villages et hameaux du Pays de Retz – Diagnostic)

5.3 Maîtriser les pressions touristiques et assurer l'insertion qualitative des équipements associés dans leur contexte paysager

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.

- Sensibiliser les nouveaux acquéreurs face à la banalisation l'architecture balnéaire du XIXème siècle (PVC, isolation par l'extérieur, minéralisation/stérilisation des jardins...).
- Préserver les ensembles balnéaires forestiers à la Baule et à St-Brévin 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.
- Revaloriser la dimension patrimoniale ou réinventer l'identité balnéaire dans les paysages urbains 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.
- Valoriser l'intégration paysagère des équipements nouveaux.
- Surveiller la qualité paysagère des extensions des campings sous forme de mobile-homes, sur la partie sud de l'unité (densité, plantations d'accompagnement...).
- Accompagner la mutation des friches touristiques.

5.4 Accompagner l'évolution des paysages urbains des agglomérations littorales

Certains enjeux sont spécifiques à la ville de Saint-Nazaire. Le 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. La banalisation des paysages d'entrées de ville, constitués de ronds-points routiers et de zones d'activités constitue un autre enjeu prioritaire.

- o 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.
- o Assurer un travail de restructuration et d'intégration paysagère des zones d'activités bordant la route bleue.
- o Mettre en place des opérations de renouvellement urbain sur les friches industrielles ou d'habitat. La rénovation urbaine des quartiers Ouest de Saint-Nazaire constitue un enjeu important.

5.5 Composer un paysage valorisant à l'appui des infrastructures de déplacement et permettant une intégration qualitative des zones d'activités

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.

- o Travailler les continuités entre le tissu existant et la poursuite de l'urbanisation future.
- o Minimiser la place de la voiture dans les paysages et organiser les connexions de manière à éviter la saturation des voies inter-quartiers ou littorales, peu nombreuses. Optimiser le linéaire de voirie afin d'assurer une économie de l'espace et de l'imperméabilisation des sols.
- o Organiser les développements futurs associés aux projets de déviation ou de renforcement d'axes principaux. Il s'agira notamment de maîtriser les développements futurs associés au projet de déviation ouest de Guérande. Traiter les infrastructures afin d'assurer la lisibilité du paysage et du fonctionnement urbain,
- o Retrouver au nord et à l'ouest de la route bleue une cohérence paysagère et des continuités urbaines, agricoles et paysagères. 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
- o Aménager les infrastructures de transport et leurs abords comme des supports de découverte des paysages. Travailler les lisières des infrastructures de transport, notamment afin de valoriser les délaissés



UP41-50 – XXX – Nécessaire afin d'éviter les stationnements sauvages, l'aménagement de parkings paysagers ou du moins non bitumés participe à minimiser la place de la voiture dans le paysage (Préfaïlles)

Le territoire compte un ensemble de zones d'activités très diversifiées, depuis les petites zones artisanales jusqu'à la zone industrialo-portuaire, en passant par des secteurs industriels tels que Brais-Pedras (Saint-Nazaire – Saint-André-des-Eaux – La Baule). Les zones commerciales sont également nombreuses et en plein développement (Savine à Trignac, Point du Jour à Saint-Nazaire, Pornic...). Un ensemble d'enjeux spécifiques pourrait donc être formulé, parmi lesquels :

- o Mettre en scène des « signaux » d'activité (enseignes, superstructures, mobiliers...)
- o Veiller au traitement architectural et paysager en résonance avec les caractères environnants (cf. zone de Brais-Pédras au milieu d'un tissu bocager)
- o Mener une réflexion particulière sur les lisières de ces territoires (traitement des limites, et notamment des clôtures)

5.6 Maintenir la diversité et la lisibilité des paysages agricoles littoraux

En retro littoral, la côte bretonne méridionale s'illustre par des paysages agricoles soumis à de fortes pressions urbaines, qui tendent à modifier sensiblement leur équilibre. 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.

- o Maintenir et valoriser les motifs paysagers traditionnels (hameaux, bocages, boisements) afin de contrer la perte de lisibilité des paysages rétro-littoraux
- o Limiter l'enclavement d'espaces agricoles périurbains et d'une manière générale, le phénomène de mitage de l'espace agricole. L'organisation de l'espace agricole est particulièrement importante nord de l'unité (Assérac, Herbignac) sur laquelle on observe une forte déprise agricole. Il est essentiel de préserver un équilibre entre l'espace agricole d'une part et l'espace urbanisé d'autre part.