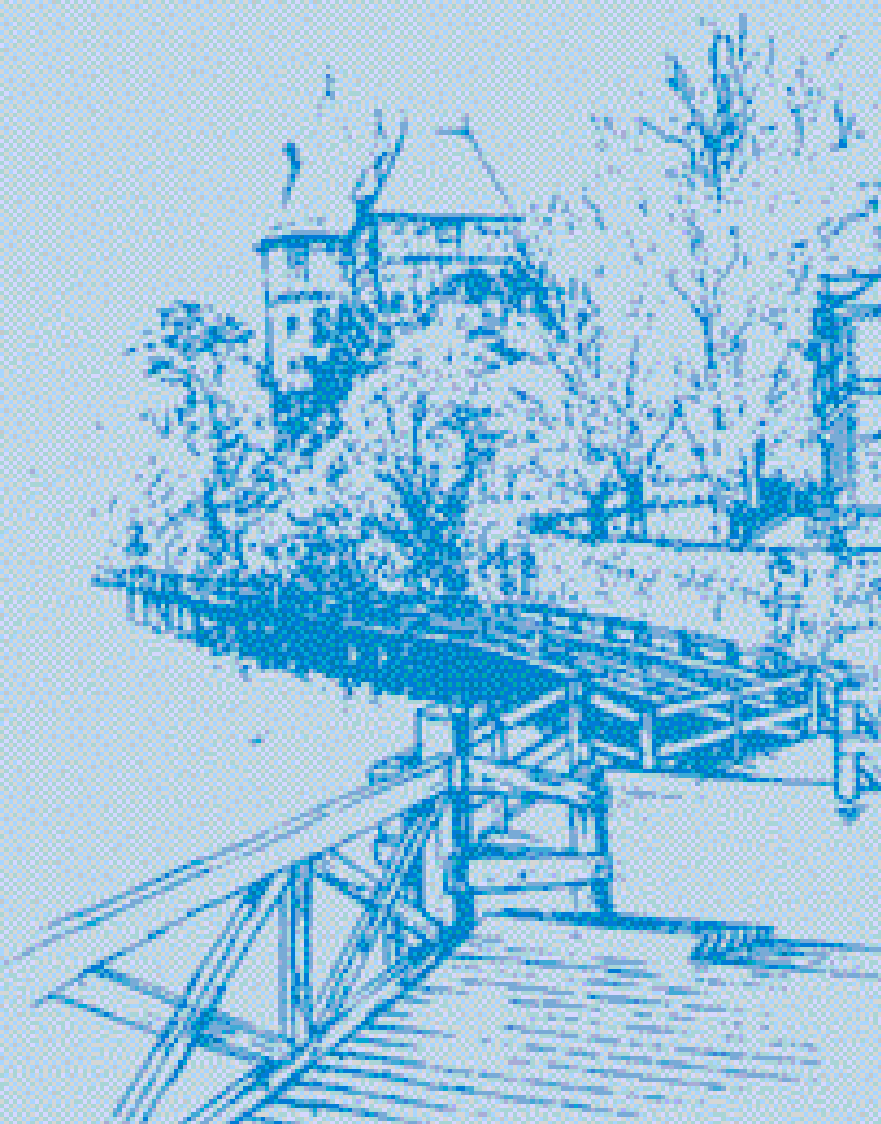


La Ria

P O R N I C



1.1 Une friche d'exception

Pornic, terre et mer d'accueil



Pornic, l'une des quatre stations balnéaires classées de Loire-Atlantique souhaite poursuivre son aménagement tout en protégeant la qualité de son territoire et de son environnement qui constitue son principal attrait.



1.1 Une friche d'exception



C'est avant tout un pôle d'équilibre en Loire-Atlantique et une ville phare. Pornic est devenue une des communes les plus étendue de France. Sa taille, son dynamisme économique et social et sa situation privilégiée en font un pôle important. Ce pôle d'équilibre est desservi par une ligne ferroviaire et par des axes routiers qui la relie à Nantes, à la Bretagne et au Poitou.

1.1 Une friche d'exception



La réputation de cette ville touristique et résidentielle n'est plus à faire.

Station balnéaire classée, elle offre des structures ouvertes toute l'année, centre de thalassothérapie, casino, hôtels, golf, port de plaisance, qui accueille des visiteurs à l'année.

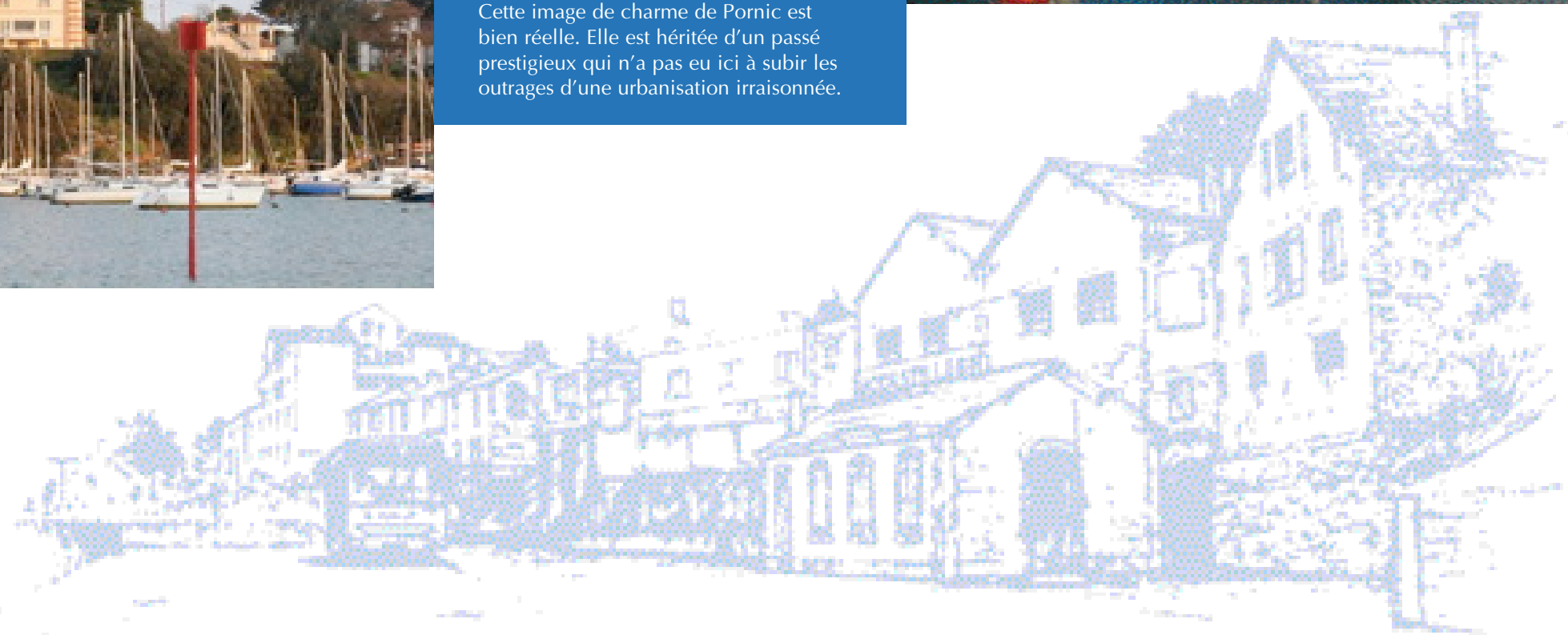
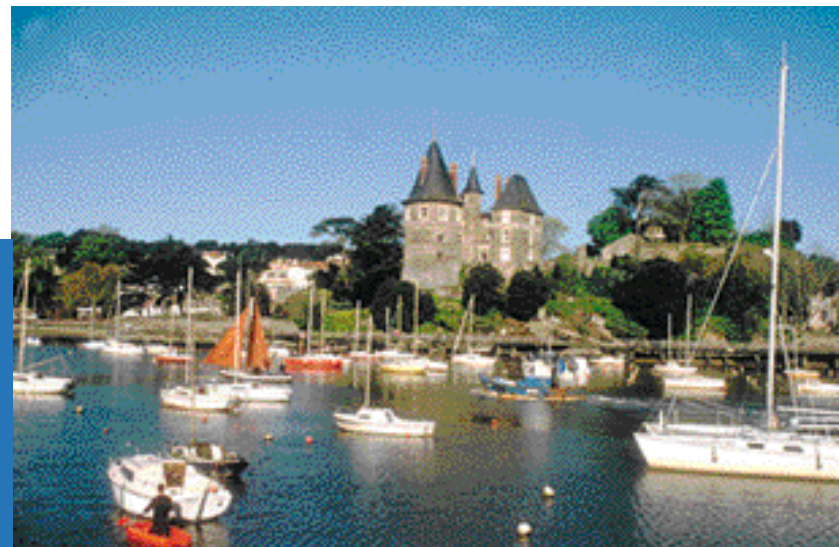
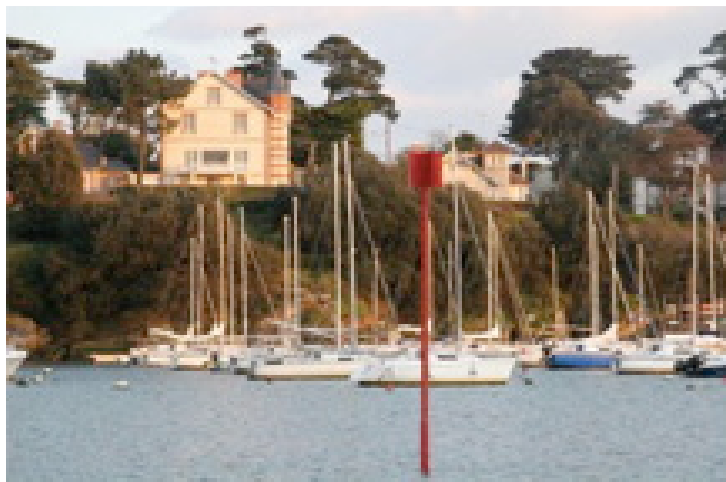


1.1 Une friche d'exception

Pornic, c'est aussi un site verdoyant exceptionnel et un patrimoine de qualité.

Tous s'y adonnent aux plaisirs de la plage, du port, des festivités ,mais aussi à la promenade autour du château ou le long des sentiers douaniers qui offrent un point de vue unique sur les villas balnéaires et les paysages marins.

Cette image de charme de Pornic est bien réelle. Elle est héritée d'un passé prestigieux qui n'a pas eu ici à subir les outrages d'une urbanisation irraisonnée.



1.1 Une friche d'exception

Pornic et la Ria : un nouveau visage, un nouveau regard



Le site de la Ria est un espace exceptionnel sur le littoral atlantique de par sa situation au cœur de la ville de Pornic, mais qui reste à valoriser et à reconquérir.

La Ria, vallée fluviale qui s'étire depuis le vieux port, est l'une de ses grandes originalités.

La ville s'est développée autour d'un site portuaire, tout d'abord en aval puis en amont du château.

Des moulins à marée par la suite remplacés par l'actuel pont du 8 mai 1945 vont refermer le port au niveau de l'étranglement de la Ria.

Au-delà du pont, de la gare ferroviaire à l'ouest jusqu'à la route bleue à l'Est, se trouve le site de la Ria.



Le projet de la Ria marque une étape fondamentale dans le développement de Pornic en proposant une relecture de ce territoire délaissé et oublié devenu au fil du temps une vaste friche industrielle qui laisse peu de place à l'environnement naturel.

1.1 Une friche d'exception

Un territoire abandonné et cloisonné



Le site de la Ria s'est peu à peu urbanisé avec le développement d'activités commerciales, navales et industrielles, avant que l'ensemble ne soit peu à peu abandonné.

Les voies ferrées inutilisées, les rives du canal dissimulées derrière une végétation sauvage foisonnante, les berges maçonnées, le paysage général de la vallée défiguré par les remblaiements successifs, la canalisation de l'eau, la décharge devenue un espace de stationnement sommaire, renforcent le caractère désolé du site.



1.1 Une friche d'exception

Une série d'infrastructures imposantes et d'architecture médiocre occulte et disqualifie la perception du site.

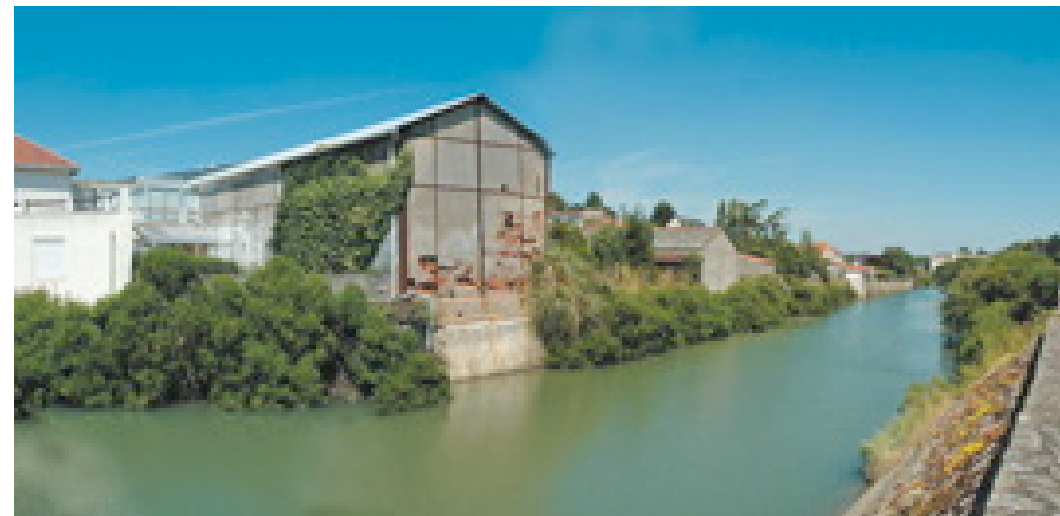
La salle des fêtes notamment y occupe une place centrale, tout comme les constructions industrielles en friche et les fronts bâtis de très mauvaise qualité.

La route Bleue qui enjambe le site de la Ria à l'est demeure le seul point de vue qui offre une perspective visible bien que furtive du site jusqu'au château.

Le paysage du site demeure par ailleurs entièrement cloisonné et fermé.

Le site de la Ria est dès lors contourné par l'urbanisation qui occupe pourtant une place centrale dans le développement de la ville.

Le site de la Ria est un espace en friche caché pourtant localisé en plein cœur de la ville.



1.1 Une friche d'exception

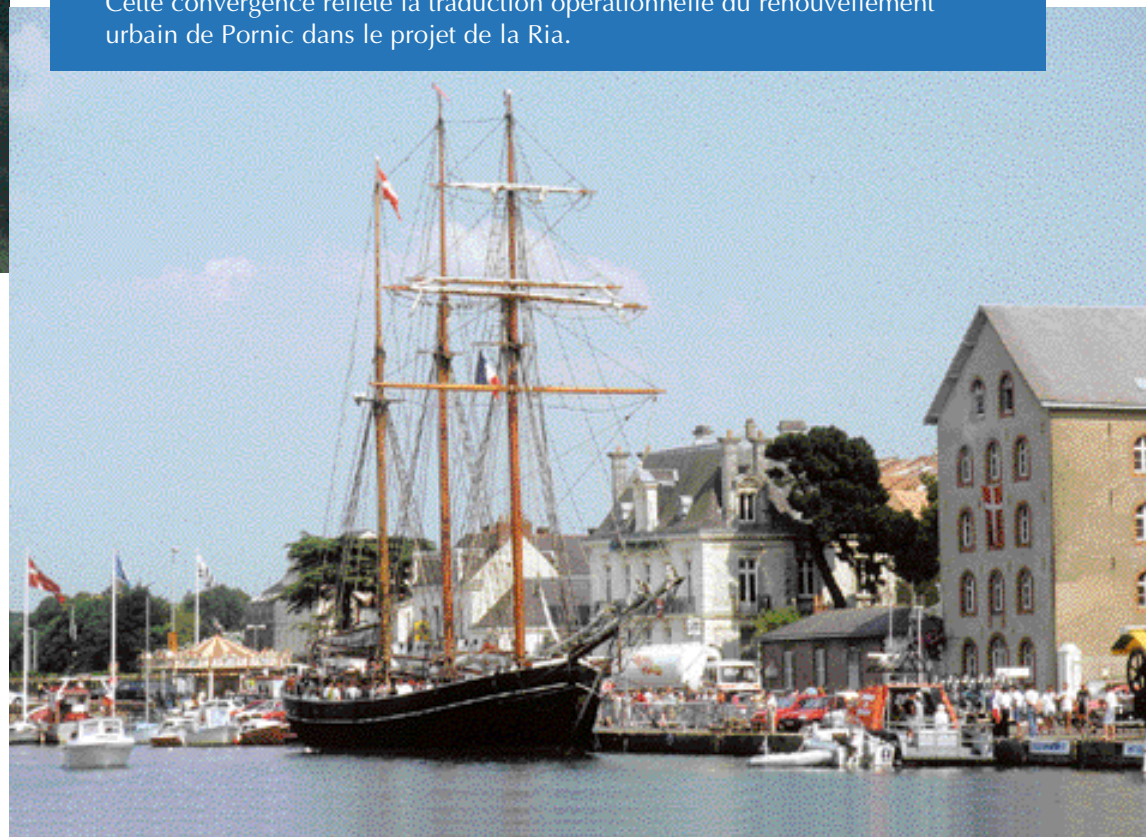
La Ria de demain



Soutenu fortement par la municipalité, le monde associatif et la très grande majorité des pornicais, le projet d'aménagement de la Ria a pour objet majeur la reconquête de l'espace par l'extension du centre-ville et du vieux port de Pornic comme un prolongement naturel de la ville entre mer et terre, la création d'un équilibre harmonieux entre la requalification d'une friche et le renouvellement du paysage littoral, tout en conservant le caractère balnéaire de la station.

Ce projet est exemplaire et unique puisqu'il est conforme à la loi littoral et qu'il répond parfaitement aux objectifs de la loi SRU. De plus, il s'inscrit dans les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Loire ainsi que dans un projet communal concerté.

Cette convergence reflète la traduction opérationnelle du renouvellement urbain de Pornic dans le projet de la Ria.



1.2 Orientations fondatrices du projet de la Ria

1. Une reconquête de l'espace naturel au cœur de la ville

Le territoire de la Ria se dessine aujourd'hui sous la forme d'un paysage décousu, une organisation incohérente entre l'environnement paysager et le bâti existant.

Au nord, s'impose un enchevêtrement de maisons et d'entrepôts. L'ancienne carrière côtoie des pentes en friche et les établissements scolaires imposants.

Au sud, depuis la gare, sur les falaises, un coteau en friche et des constructions à l'abandon sont à proximité immédiate d'axes de circulation. Entre lotissements et voie ferrée s'interposent les pentes abruptes. Des bâtiments d'entreprise sont délaissés. Des entreprises et des terrains inoccupés s'étendent en entrée de ville au sud de la route bleue.

Une succession de remblais et de déblais non exploités traverse le site dans son ensemble.

Le cours d'eau canalisé est départi de son intérêt visuel.



Le projet de la Ria a pour objet de réaliser une mise en scène maîtrisée du paysage de la vallée dans la continuité des zones urbaines existantes.

La relecture du territoire passe également par le réaménagement des espaces dans le souci d'une harmonie et d'un prolongement entre les espaces futurs dédiés aux logements et équipements et le bâti actuel.

Ainsi sur la rive gauche, se concentreront les logements collectifs construits à proximité des collectifs existants et en remplacement des friches industrielles actuelles.

Les logements individuels se trouveront dans la continuité des secteurs pavillonnaires. Sur la rive droite, les grands équipements s'installeront à côté des équipements scolaires existants. La partie la plus proche du port reste elle très peu construite.

La place occupée par le canal dans la ville est l'un des axes prioritaires du projet. Ainsi ce sont des petits volumes, halles, pergolas, terrasses couvertes, équipements de loisirs touristiques qui borderont le canal dans la continuité des constructions actuelles. Plusieurs vues sur le canal seront ouvertes en aval. Des bassins suspendus, des terrasses en eau, la reconstitution du marais en amont viendront renforcer la place de l'eau dans le projet.

Les coteaux et bassins en contrebas de la carrière seront également protégés et valorisés. Un jardin botanique sera aménagé en coulée verte, qui prolongera les espaces naturels de la vallée du canal de Haute Perche jusqu'au bassin du port, créant ainsi une fusion entre mer, terre et marais.

1.2 Orientations fondatrices du projet de la Ria

2. Des équipements structurants : *Pornic, station balnéaire à l'année*



Pornic souhaite développer un tourisme durable déjà très attractif toute l'année avec son golf, son casino, sa thalassothérapie, ses équipements sportifs et son port de plaisance, en complétant ses équipements par la réalisation d'un nouveau complexe touristique structurant.

Le renforcement de la capacité d'accueil touristique à l'année est l'un des éléments moteurs du développement économique de Pornic.

Ainsi le projet de la Ria prévoit :

- Des hébergements touristiques de grande qualité (hôtel et résidence de tourisme). Cet axe de développement privilégie en effet l'ouverture d'un établissement au cœur de la station à l'année plutôt que de résidences secondaires. Cela permet par ailleurs de respecter l'objectif de gestion économe de l'espace.
- Un équipement de loisirs touristique couvert.
- Une salle culturelle de 1 000 à 1 300 places est programmée afin de mieux répondre aux besoins des résidents à l'année de tout le territoire de Pornic mais aussi aux nouvelles exigences des visiteurs.



1.2 Orientations fondatrices du projet de la Ria

3. *La requalification d'une friche industrielle*

La recomposition du territoire passe par la démolition de certains bâtiments dont la salle municipale localisée au centre du site qui obstrue la perspective visuelle vers le château à partir de la Route Bleue et certains locaux industriels en inactivité sans intérêt architectural (ancienne sardinerie).



4. *Un nouveau secteur d'habitat*

La création de logements à l'année et dans un souci de mixité sociale constitue un troisième axe prioritaire justifiant le projet d'aménagement de la Ria. L'attractivité de Pornic génère une croissance démographique qui implique de créer des nouveaux logements. On constate en particulier un manque important de locatifs privés et de logements collectifs pour sa population permanente. Le projet de la Ria prévoit la création de 300 logements et équipements : 45 locatifs PLUS et 45 logements en primo-accession. 203 logements de résidents à l'année s'ajouteront aux logements sociaux, ceci afin de poursuivre la volonté de la commune de favoriser l'accession à la propriété. Parmi ces nouveaux logements, une large proportion sera dédiée à l'habitat collectif afin de répondre à cette demande et toujours dans le respect de gestion économe de l'espace.



1.2 Orientations fondatrices du projet de la Ria

5. Pornic à pied et à vélo, les voitures au parking !

Une concertation avec les acteurs de transports et la population a permis de dégager les axes prioritaires du projet de déplacement de la commune.

La mise en place d'un réseau de circulation doux nord-sud, est-ouest, connecté aux itinéraires existants, est programmée dans l'espace de la Ria et le vieux port afin de faciliter les déplacements des deux roues et des piétons. Il concerne tant les touristes (chemins côtiers, vélocéan, itinéraires traversant la Ria), que les résidents (accès aux commerces, aux écoles, aux services de proximité...).

Ce projet d'aménagement s'accompagne d'un plan de circulation automobile et de stationnement et d'un programme de développement de déplacement deux roues. Cette stratégie a pour objectif principal la diminution des encombrements automobiles sur le vieux port, la valorisation des activités économiques et touristiques dans le site ainsi que l'amélioration de la gestion des flux entrant et transitant à travers le centre.



6. Un nouvel axe de circulation inter-quartiers

Les enjeux identifiés en terme de circulation générale visent par ailleurs à créer et valoriser un axe de desserte inter-quartiers reliant également les différentes entrées de ville entre elles afin d'équilibrer les trafics entrants sur les différentes voies d'accès au centre historique et touristique, de canaliser les flux inter-quartiers hors du centre-ville, de déplacer les itinéraires d'accès aux stationnements empruntant les voies du centre-ville vers des itinéraires au départ de la desserte inter-quartiers et ainsi améliorer la répartition des usagers entre les différents parkings.



7. Le train au cœur de la Ria

La Ria occupera une place centrale dans le nouveau système de déplacement urbain et régional de Pornic. Les enjeux du rôle du train dépassent le cadre du territoire de Pornic. Les politiques régionales de transports ont été intégrées dans les études d'aménagement de la Ria. En effet, la gare de Pornic est le terminus de la ligne venant de la gare de Nantes, elle-même reliée aux infrastructures nationales. Dans le cadre du développement des connections entre le réseau ferré et les transports collectifs de l'agglomération nantaise et plus généralement de la métropole Nantes - Saint-Nazaire, il a été considéré que la ligne Pornic-Nantes devait être optimisée au même titre que la ligne reliant Nantes et la côte vendéenne.

Plus localement, sur le territoire de Pornic, l'objectif de développement du train s'inscrit dans une volonté d'amélioration des interfaces entre la gare et les modes de déplacements de proximité et d'accessibilité renforcée de la gare.

La politique de revalorisation du train et de la gare s'inscrit donc comme un enjeu primordial et stratégique dans le projet d'aménagement de la Ria.

Dans ce cadre les actions suivantes ont été retenues :

- Le maintien de la gare dans son site actuel afin de préserver la situation exceptionnelle du train sur le port, au cœur de la station.
- Le réaménagement des alentours de la gare pour permettre son développement et l'accès des passagers.



1.3 Une démarche participative exemplaire



Le projet de la Ria a été un exemple de démarche participative. En effet, il aura permis de mobiliser fortement tant les acteurs institutionnels que les associations et la population dans son ensemble. Une concertation active et constructive a été mise en place dès 2002 qui s'est déclinée en trois étapes successives :

- 2003 - présentation des objectifs et des principes d'aménagement
- 2004 - présentation des différentes solutions possibles pour l'aménagement de la Ria grâce à un dialogue entre les représentants institutionnels, les associations et le public
- 2005 - proposition d'une solution la plus proche d'un idéal qui réponde aux attentes des différents acteurs concernés par le projet.

Cette concertation préalable a remporté un vif succès auprès de la population. 9 000 visiteurs (résidents et touristes) se sont déplacés aux deux expositions et 1250 avis écrits ont été recueillis. Aussi, la communication du projet sur internet, les échanges divers et les rencontres régulières avec les associations auront permis de prendre en compte les interrogations et de répondre aux attentes de la population puis de faire évoluer le projet. Grâce à cette concertation, une véritable solution s'est dégagée et c'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'impatience que la population attend aujourd'hui la concrétisation de ce projet.



1.4 Un projet qui s'inscrit dans un projet communal

Portrait d'une ville en plein essor



Avec une superficie de 10 000 ha, Pornic est à ce jour une des plus grandes communes de Loire-Atlantique.

Depuis une vingtaine d'année Pornic connaît une forte croissance à la fois démographique et économique.

La population a connu une croissance moyenne constante de 2 % depuis 1990 pour atteindre aujourd'hui 14 000 habitants.

Il en va de même de la population active qui a observé une croissance de 20 % en 7 ans pour atteindre aujourd'hui 6000 actifs.

Pornic est également un pôle d'attractivité économique diversifié avec des PME/PMI, un peu plus d'un tiers de l'ensemble des établissements spécialisés dans les secteurs de l'artisanat et du commerce et une agriculture qui tient une place prépondérante dans l'activité économique de la commune puisque 60 % de la superficie totale de Pornic y est affecté.

La commercialisation à 90 % de la Zone commerciale de l'Europe qui s'étend sur 30 ha est un symbole fort de l'attractivité économique et commerciale de la ville.

Pornic, c'est aussi une station balnéaire classée, un Office du Tourisme 3 étoiles actif, le développement d'équipements touristiques structurants tels que les ports de plaisance, la thalassothérapie, le casino, le golf. Cette capacité d'accueil touristique importante, hébergements, restauration, activités, crée de l'emploi permanent et saisonnier.

Enfin Pornic est une ville-centre et un pôle d'équipements dans les domaines scolaire, administratif, social, sanitaire, sportif et culturel.



1.4 Un projet qui s'inscrit dans un projet communal

... La ZAC de la Ria

Au vu des objectifs déclinés par le PADD et le futur PLU en cours d'élaboration, le projet de la Ria apparaît comme un site important d'accueil pour le développement de la commune de Pornic pour les années à venir, tant en terme d'urbanisme, d'amélioration des modes de déplacement que de promotion touristique, dans le respect d'un équilibre entre développement et environnement.

La ZAC de la Ria constitue l'épine dorsale du projet de développement de la ville de Pornic (en cohérence avec le projet de Station mis en place en 1995/1997, en partenariat avec le Ministère du Tourisme).

L'aménagement de la Ria est un projet clé qui s'inscrit directement dans les orientations de développement de la ville :

La création de nouveaux sites d'accueil :

- l'implantation d'équipements touristiques structurants et d'hébergements touristiques de grande qualité pour un tourisme durable à l'année tels que hôtel, résidence de tourisme et équipements de loisirs.
- la création de nouveaux logements pour faire face à la croissance démographique en privilégiant notamment le logement locatif social et celui des primo-accédants.
- la réalisation d'une salle culturelle pour répondre à la demande de la population résidente à l'année.

L'amélioration de la gestion des déplacements :

- le développement de réseaux de circulation douce : piétons et vélos.
- une nouvelle politique de la circulation automobile et du stationnement.
- la mise en place d'une stratégie de développement du déplacement ferroviaire.

La préservation et la revalorisation de l'environnement :

- une reconquête de l'espace naturel.
- l'amélioration des entrées de ville.



Un projet pour demain...

Aussi, l'objectif de la commune de Pornic est de poursuivre un développement dynamique et ambitieux mais aussi maîtrisé et respectueux de l'environnement.

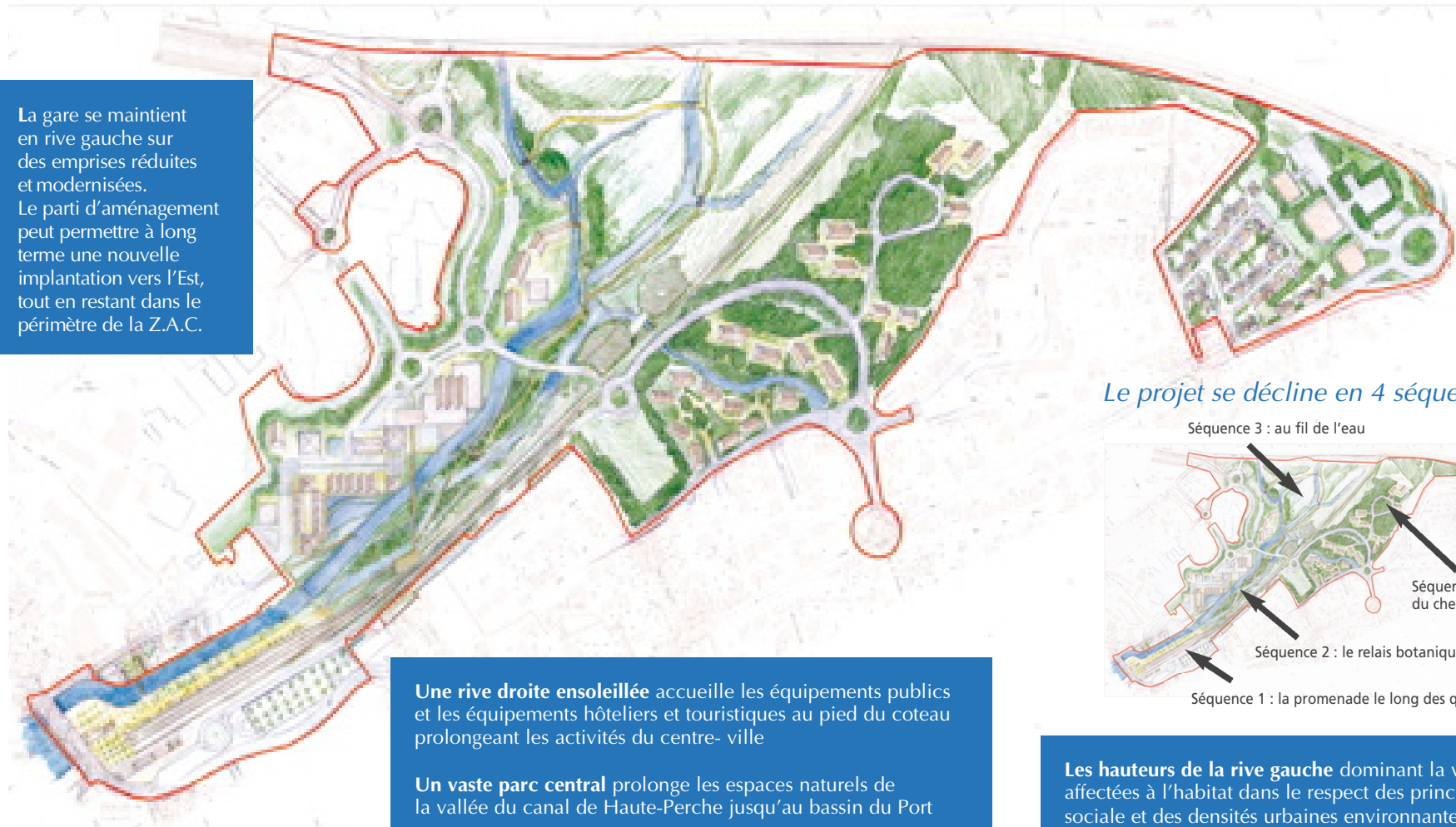


1.5 Projet de reconquête

1. Promenade au cœur de la Ria

Le parti d'aménagement s'est dessiné peu à peu suite à une réflexion conduite par trois équipes d'urbanistes, au choix des propositions de l'équipe qui répondait le mieux aux attentes, à une concertation très fructueuse avec les pornicais et les touristes et à un affinage de l'approche paysagère.

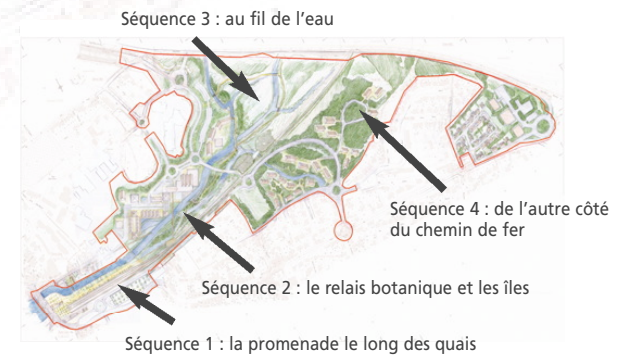
La gare se maintient en rive gauche sur des emprises réduites et modernisées. Le parti d'aménagement peut permettre à long terme une nouvelle implantation vers l'Est, tout en restant dans le périmètre de la Z.A.C.



Une rive droite ensoleillée accueille les équipements publics et les équipements hôteliers et touristiques au pied du coteau prolongeant les activités du centre-ville

Un vaste parc central prolonge les espaces naturels de la vallée du canal de Haute-Perche jusqu'au bassin du Port

Le projet se décline en 4 séquences



Les hauteurs de la rive gauche dominant la voie ferrée sont affectées à l'habitat dans le respect des principes de mixité sociale et des densités urbaines environnantes

1.5 Projet de reconquête

1^{ère} séquence : la promenade le long des quais

La promenade débute par la cale au fond du vieux port en aval de la Ria, en bascule entre le monde maritime et les terres de marais. L'entrée de la Ria s'appuie sur une rotule : la gare et ses infrastructures diverses, la bagagerie, le café et les traces de l'ancienne criée aux poissons, aujourd'hui local banalisé mais néanmoins important dans la composition urbaine, cadre le début du projet.

Cet ensemble remarquable, bien que partiellement défiguré, donne au pont enjambant la Ria son rythme et ses échappées visuelles.

Les bâtiments cadrent et occultent les grands immeubles de part et d'autre du port. Une réhabilitation fine est indispensable à l'attractivité du site.

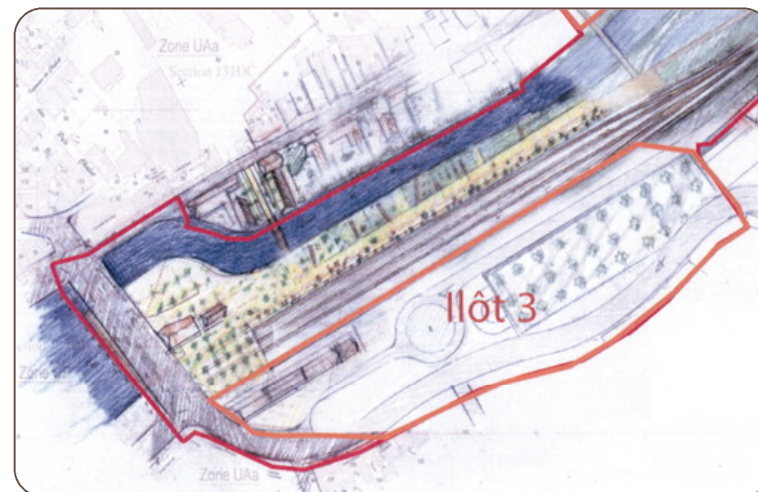
Les berges de la Ria sont à protéger, elles assurent la lecture de la partie canalisée de la Ria et vont progressivement s'estomper pour se transformer en cales inclinées. L'angle de vision sur la partie canalisée sera repris pour en augmenter la perception visuelle et adoucir les liens avec les quelques habitations sur la rive opposée qui ne manquent pas de charme.

La première séquence va ainsi traiter les quais, les clôtures et les impacts de co-visibilité. Cette co-visibilité traversante d'une rive à l'autre est un enjeu sur toute la Ria, et particulièrement dans sa section la plus serrée.

Les quais du canal peuvent être agrandis grâce à l'élimination d'une trame de voie ferrée et ils peuvent devenir le support de plantes en bacs comme débarquées des bateaux ou des trains.

L'explosion de l'horticulture au XIX^{ème} siècle, accentuée par l'intérêt pour les explorations, a grandement favorisé la création des grands jardins de la côte. Les quais sont assurément le lieu où le visiteur entre deux voyages ou entre deux plages, va s'intéresser à cette luxuriance exotique comme porte d'entrée d'une Ria verte. Les écrans créés par les bacs et les arbustes vont permettre d'adoucir et d'absorber les convois ferroviaires et la confrontation des bâtiments des deux rives.

Clôtures et éclairage seront déclinés dans l'esprit de la gare historique.

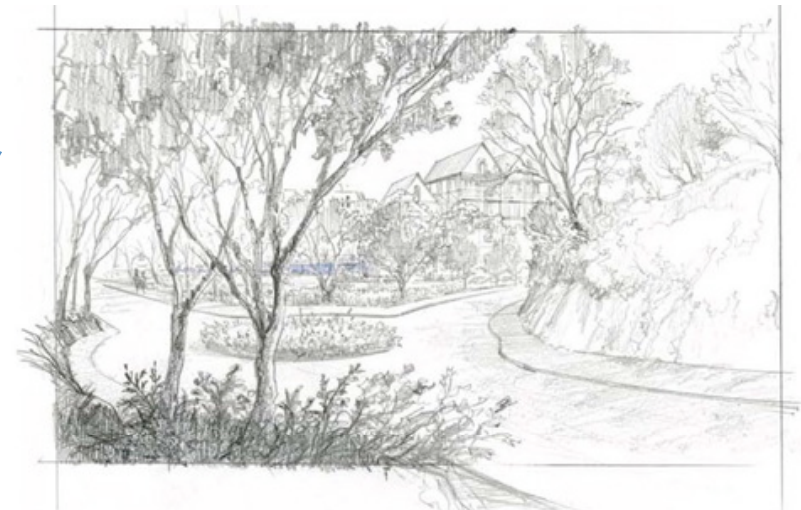
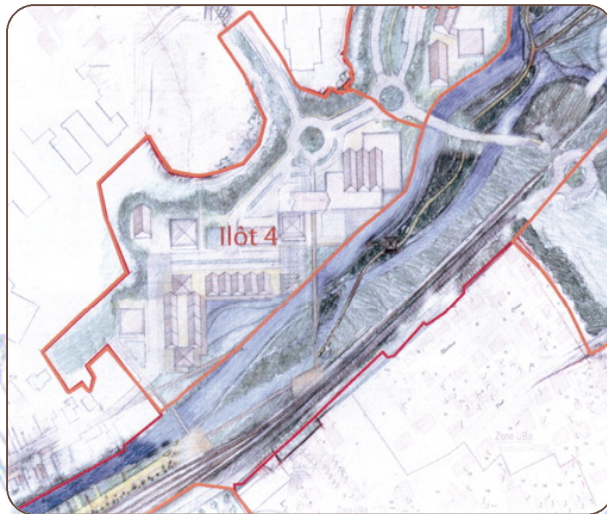


LA CREATION DU NOUVEL ESPACE AUTOUR DE LA GARE

Le bâtiment de la gare est bien évidemment conservé et aménagé suite au dégagement des abords de l'actuel café dont l'architecture d'origine sera rétablie en vue de rechercher la continuité visuelle entre le port et la Ria. Le long de la rue du Général de Gaulle, une continuité de bâtis est assurée par le parking silo. De larges ouvertures sont ménagées pour laisser des vues et des belvédères sur la Ria, la gare et vers le pôle d'équipements touristiques. L'ensemble de cet aménagement a été conçu dans le cadre du programme de Pôle d'échanges multimodal de transports de voyageurs défini antérieurement.

1.5 Projet de reconquête

2^e séquence : le relais botanique et les îles



Cette séquence est la plus importante car elle développe le projet de part et d'autre de la Ria et intègre un équilibre entre espaces bâtis et espaces jardinés. Côté Sud de la Ria, le projet prévoit de terrasser les bords du canal pour élargir complètement la vision sur l'eau en jouant sur une approche par terrasses. Ces terrasses se déclinent sous forme de rizières créant des bassins suspendus, sans toucher au canal lui-même.

Les effets d'îles constitueront la base d'un petit relais botanique entre trois passerelles jetées entre les deux rives.

L'équilibre déblais-remblais général sur le site sera respecté. L'objectif est principalement d'augmenter l'effet de protection et de valorisation de l'eau. D'autre part, plus on s'éloignera de la gare et plus le caractère naturel de l'eau sera mis en valeur.

Rive Nord, c'est l'occasion ici d'accueillir les nouvelles infrastructures du cœur de la ville avec une approche inspirée de l'architecture balnéaire et des infrastructures de loisirs touristiques autour de places, placettes et pontons. Les coteaux de la carrière seront valorisés.

Le canal actuel se retrouvera au cœur de l'aménagement de l'espace.

Le boisement général viendra compléter les arbres de bord d'eau.

Des *Cornus kousa*, *Cornus florida*, Magnolias d'Asie, Magnolias d'Amérique, Liquidambar, palmiers de Chine et d'Amérique du Sud sur les reliefs et sur les îles enrichiront la palette végétale de part et d'autre des roselières en bord de Ria.

1.5 Projet de reconquête

La création d'équipements touristiques

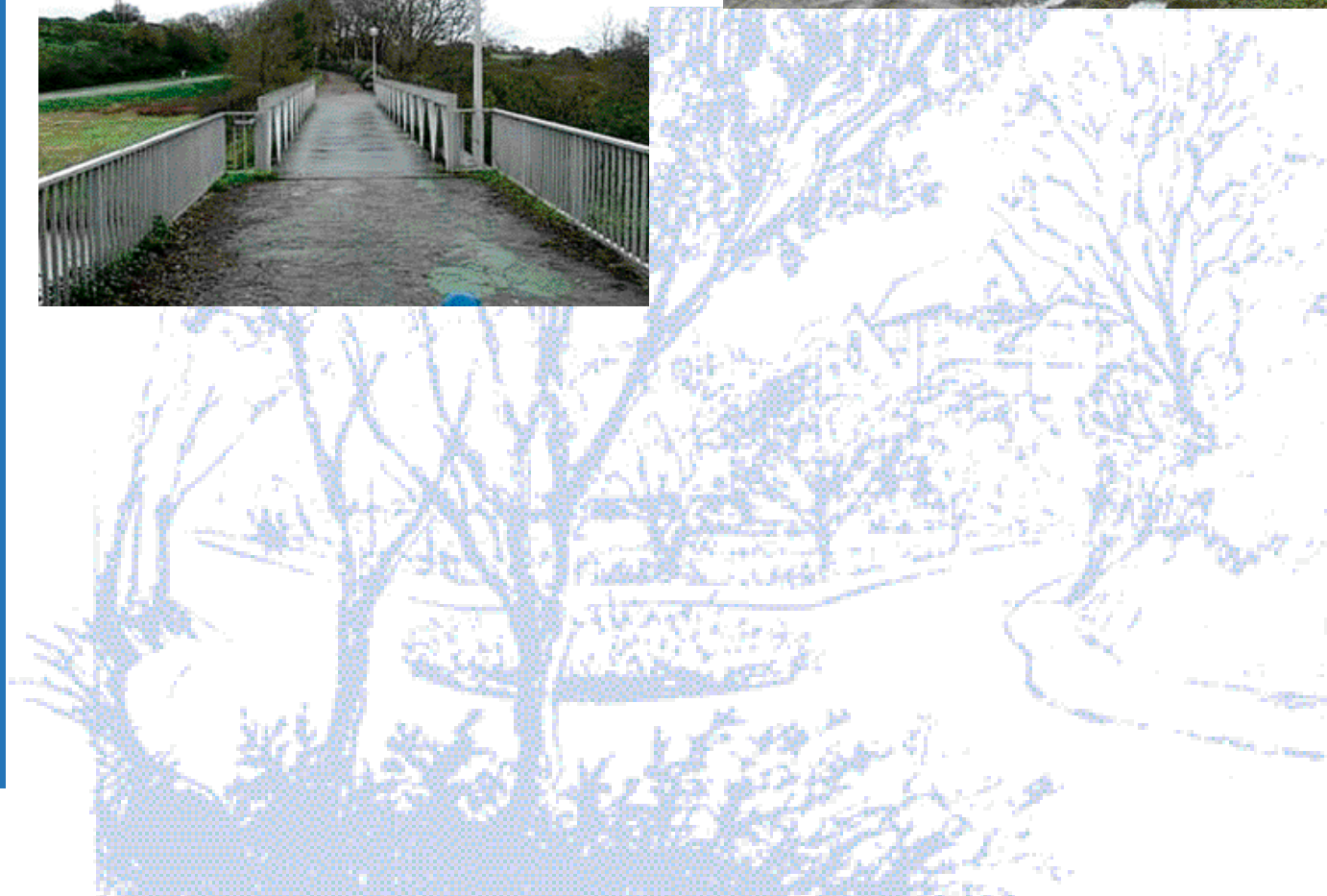
En rive droite, à l'emplacement de l'ancienne carrière vient se «caler» un pôle tourisme et culture. Ces constructions accueillent l'hébergement touristique, des équipements (détente, remise en forme), quelques commerces, des cafés-restaurants.

Un grand escalier permet de descendre du parking de Kerlor aménagé sur le plateau vers la rive du Canal avant de poursuivre la promenade vers le port par la rue du Canal ou vers la gare par une passerelle. Une promenade accessible aux handicapés contourne le coteau.

Un équipement de loisirs comprenant une salle de spectacles prolonge vers l'Est ce pôle de développement touristique et domine le canal, un escalier la relie au parc de stationnement public.

Au cœur de ce dispositif, une place couverte de pergolas et une halle servent d'éléments fédérateurs, elle se prolonge jusqu'à l'eau grâce à une série de gradins.

Toujours sur cette rive droite vient s'insérer une résidence de tourisme.



1.5 Projet de reconquête

Séquence 3 : Au fil de l'eau

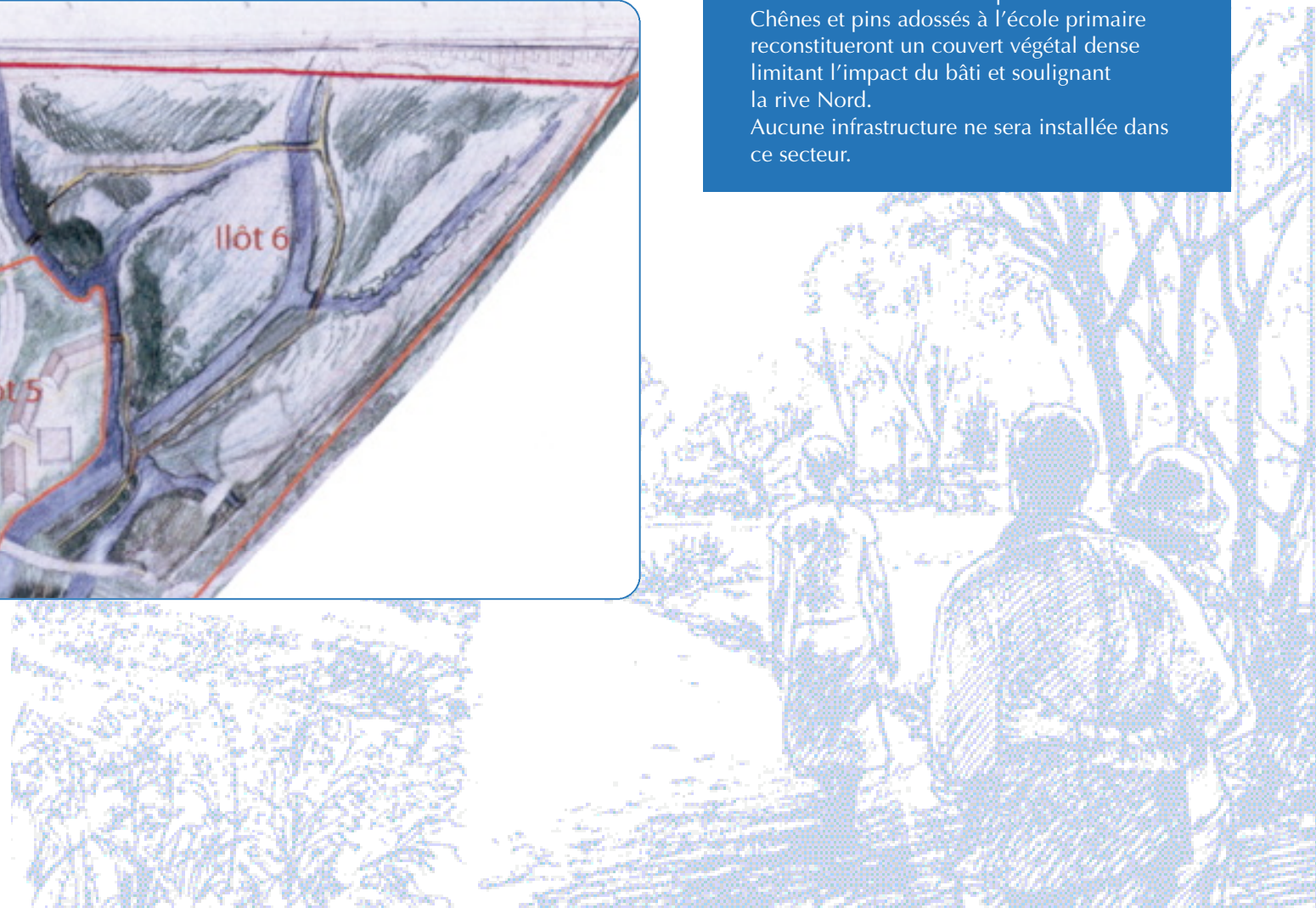


Le marais et la prairie

Au fil du canal, l'espace devient de plus en plus naturel. Les espaces seront plantés, les essences seront des chênes et des frênes formés en têtards dans la prairie.

Chênes et pins adossés à l'école primaire reconstitueront un couvert végétal dense limitant l'impact du bâti et soulignant la rive Nord.

Aucune infrastructure ne sera installée dans ce secteur.



1.5 Projet de reconquête

Séquence 4 : De l'autre côté du chemin de fer

L'ESPACE D'HABITATION SUR LA RIVE GAUCHE

Au Sud de la voie ferrée, s'organisent de part et d'autre de la coulée verte en arrière, deux ensembles résidentiels :

- a) à l'Ouest, ce sont de petits collectifs. Un ou deux commerces de proximité peuvent être implantés sur la voie inter-quartiers ;

- b) à l'Est, s'insèrent avec discrétion dans le boisement des maisons urbaines groupées orientant leurs jardins vers le soleil.

Cet ensemble résidentiel est protégé de la Route Bleue par des merlons abondamment plantés réalisés en haut de la falaise, accentuant son impression de confidentialité.

Le bâti sera moins dense et les abords de la route Bleue protégés. Le centre de la prairie servira de stationnement provisoire. Les logements seront construits en utilisant les clairières et les friches laissées par les entrepôts. Les thalwegs seront protégés. Un reboisement et un nettoyage des bois actuels permettront de redensifier l'ensemble végétal.

- c) des cheminements piétons / 2 roues accompagnent les bandes vertes et la coulée verte.



LE SECTEUR D'ENTREE DE VILLE

Ce petit quartier complète les lotissements environnants, à l'aide de maisons de ville et leurs jardins. Il s'agit de «terminer» le quartier existant sans en modifier le calme. Face à l'échangeur du Chaudron, le long de la route Bleue et de la route de Nantes, de petits immeubles accueilleront des services.

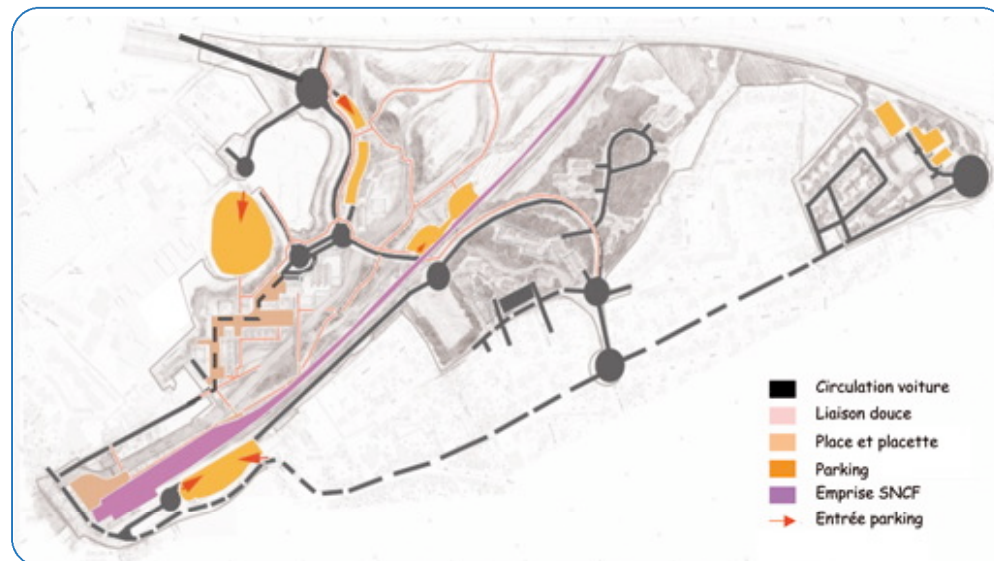
1.5 Projet de reconquête

2. Le parti d'aménagement

Les circulations constituent avec les parkings des mesures importantes et sensibles à l'échelle de l'ensemble de Pornic.

Elles vont jouer un rôle de premier plan dans la fluidité des flux d'entrée touristique de la station et vont contribuer à une amélioration très nette de la qualité de la vie.

Ce réseau viaire permet de mettre en œuvre tous les itinéraires deux-roues définis au niveau de la commune. Le vélo doit jouer un rôle essentiel dans l'évolution de la station balnéaire.



LA STRUCTURE VIAIRE

La mise en œuvre de ce parti d'aménagement constitue bien l'occasion de réorganiser toutes les circulations :

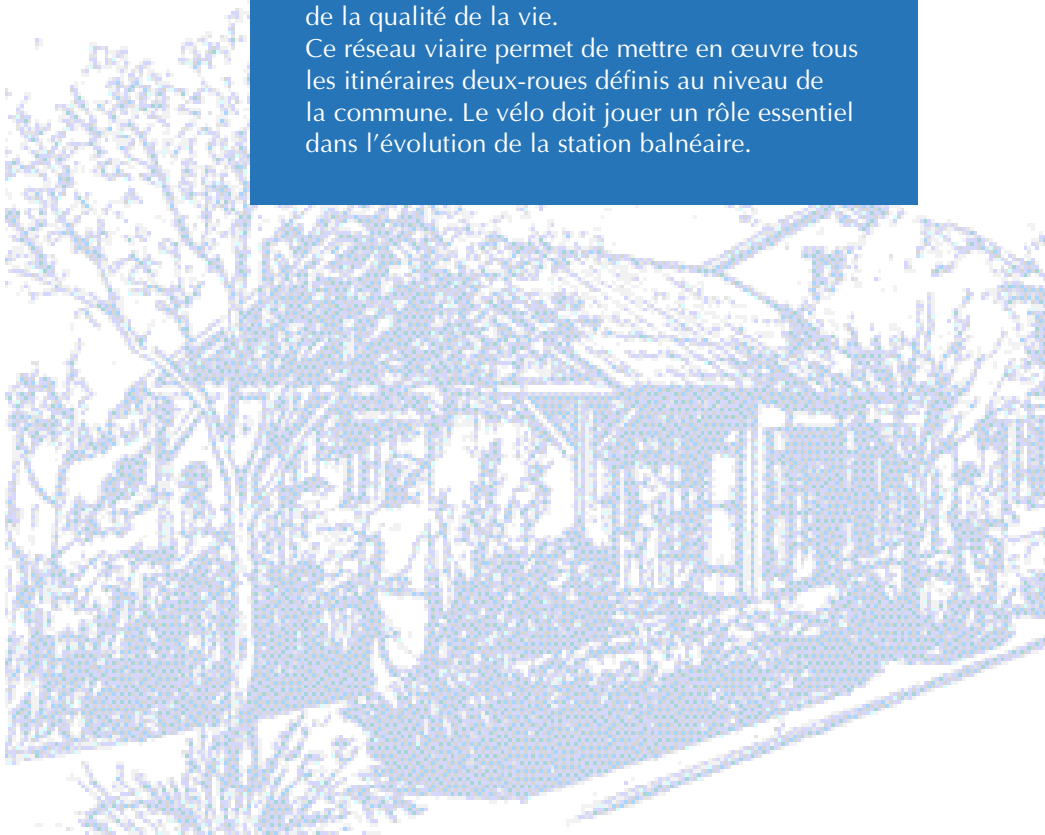
La voie inter-quartiers Nord-Sud désengorgeant le passage par le Pont du 8 Mai. En rive droite une liaison est assurée à partir de cette voie nouvelle sous la route Bleue vers les deux rives amont.

En rive gauche une voie est créée entre le coteau et la voie ferrée pour relier la voie inter-quartiers et la gare, dès que le passage à niveau sera aménagé. Des voies piétons/2 roues sont aménagées sur les deux rives du canal.

Les entrées de la route Bleue se font à partir des deux échangeurs (celui de la route de St Père et celui de la route de Nantes).

Donc, si à partir du Nord, l'accès à la Ria se fait le long de la route Bleue, l'accès à partir de Nantes suit la route de Nantes qu'il convient de requalifier, puis la rue des Lavandières (et donc la voie inter-quartiers).

Ce réseau viaire permet de mettre en œuvre tous les itinéraires deux-roues définis au niveau de la commune.



1.5 Projet de reconquête

Le stationnement

L'entrée principale dans la ville sera donc réorientée à partir de la route Bleue au nord de la Ria et dirigera les visiteurs vers trois types de parkings.

Le parking provisoire de la prairie (500 places) sera maintenu le temps de finaliser la traversée de la voie ferrée au niveau de la voie inter-quartier. A terme, il sera déplacé au Sud de la voie ferrée à l'emplacement des anciens entrepôts et constituera avec le parking de la gare un ensemble homogène et complémentaire.

Un parking de délestage de 200 places, dont la vocation première est d'accompagner l'amphithéâtre éducatif et culturel récemment construit au-dessus de la Ria, au Nord du site et aux abords du lycée, complètera le dispositif extérieur.

L'accès du centre par la gare orientera les véhicules vers un grand parking d'une capacité pouvant aller jusqu'à 350 places, qui est prévu à l'emplacement des entrepôts dominant la gare.

Deux accès pourront permettre de rentrer sur le parking :

- par le haut en belvédère,
- par le bas à proximité de la gare.

Du stationnement diffus est aménagé en plusieurs points (près de la gare, près des pôles d'équipement et des différents commerces).



1.5 Projet de reconquête

L'aménagement du parc de la Ria

Ce projet de parc est très ambitieux. Il consiste à donner plus de place à l'eau en ouvrant les vues en plusieurs points sur le canal en aval, en complétant le canal à l'aide de bassins en gradins, reprenant l'idée des rizières, en reconstituant le marais en amont et en inventant un nouveau paysage aquatique d'îles et de terrasses en eau.

Ce projet tient compte de la loi sur l'eau. C'est ainsi qu'il permet de mieux gérer les eaux de ruissellement, de limiter pour ne pas dire supprimer les risques d'inondation. Il permet de joindre l'utile à l'agréable.

Un effort tout particulier sera engagé pour lui rendre son caractère naturel (aujourd'hui il ne s'agit que d'un site de remblais où le cours d'eau a été malmené par la friche). Ce parc, conformément au projet d'aménagement paysager, se déclinera en ambiances successives de ria en aval, de parc de l'île au centre, du jardin du marais vers le val Saint-Martin ou de plaine de jeux en rive gauche. Des estacades et passerelles piétonnes permettront aux piétons de se rapprocher de l'eau.

La voie inter-quartiers traversera la vallée avec le plus de discrétion possible. Le parc de stationnement paysager provisoire se glissera naturellement entre des alignements d'arbres sur un sol gazonné (mélange terre / pierre).

Un soin tout particulier de mise en scène paysagère a été pris pour composer ce parc. C'est ainsi que les vues lointaines vers le Château à partir de la route Bleue sont préservées et même améliorées compte tenu de la démolition de la salle municipale.

De même, les logements de la rive gauche seront dissimulés derrière des plantations importantes réalisées sur les falaises au-dessus de la voie ferrée.

Des perspectives secondaires sont ouvertes dans l'axe des thalwegs qui convergent vers la Ria à partir du Val Saint-Martin au Nord ou à partir de la rue Paul Paulet au Sud.

Le parc central du projet qui s'étendra sur plus de 13 ha redonne au cœur du projet toute sa place à l'élément végétal et au paysage (aujourd'hui plus de 8000 m² de friches industrielles, de 11000m² d'emprises ferroviaires et 12000 m² de parkings). Si les quatre séquences visent à ré-introduire la nature, le «marais» est un espace où sur plus de 8 hectares, le végétal actuel est revalorisé.

Afin d'éviter leur dégradation, les circulations piétonnes et cyclables sont canalisées sur des circuits transversaux et longitudinaux.

1.5 Projet de reconquête



1.5 Projet de reconquête

3. Un projet qui s'inscrit dans la ville

Globalement, le parti d'aménagement retenu est extrêmement respectueux de l'environnement : les collectifs s'adosent aux pentes, l'habitat individuel rejoint l'habitat individuel, les équipements publics se rapprochent des équipements publics et du centre-ville, les commerces prolongent les continuités commerciales existantes.



1.5 Projet de reconquête

Ce parti exprime une forte volonté de mise en scène paysagère du canal de Haute-Perche.

Les ensembles résidentiels de la rive gauche existants ou à venir seront masqués derrière de vastes frondaisons. Seuls les équipements publics et touristiques s'offriront à la vue des promeneurs, sachant que l'architecture de qualité intégrera aussi fortement le végétal.

Cette architecture s'inspirera de l'héritage de l'architecture balnéaire pornicaise (toitures, volumétries riches, bow-windows, balcons, etc.), tout en l'exprimant avec des détails d'architecture contemporaine. Elle reprendra également l'idée des docks et de l'architecture maritime, introduisant le bois et la couleur déjà largement utilisés sur Pornic.

La nouvelle organisation de la circulation créera les conditions d'épanouissement des modes de transports alternatifs : deux-roues, piétons, navettes collectives estivales, etc....

Pornic a la chance de voir arriver le train au cœur de la station balnéaire sur le port.



1.5 Projet de reconquête



Enfin ce projet conforte la diversité des activités du centre-ville en prolongeant les quais de 3 à 400 mètres vers l'Est. Il y a tout lieu de penser d'ailleurs que la réalisation de ce projet poussera les propriétaires de la rue du canal à faire évoluer leurs constructions pour accueillir des activités commerciales et touristiques.

Si le projet consiste à produire une quantité non négligeable de SHON, il n'en demeure pas moins que cette quantité doit être mise en rapport avec :

L'implantation du projet : les espaces concernés sont soit en partie déjà bâtis, soit de faible qualité environnementale et paysagère, le projet contribuant par ailleurs à créer de la qualité de ce point de vue et constituant la zone de développement urbain la plus évidente. Autrement dit, le projet ne participe pas à l'étalement urbain mais ne fait que venir «terminer» la ville.

La destination des constructions et équipements prévus : le projet s'inscrit dans une logique de production d'un «morceau de ville» comportant toutes les fonctions urbaines nécessaires. Il ne s'agit donc pas de produire un quartier ultra-spécialisé mais bien de répondre à toutes les fonctions qu'une ville comme Pornic doit satisfaire : culture, tourisme mais aussi habitat, équipements de proximité, etc.

Ce projet est, ainsi, dans son essence même, un projet de renouvellement urbain, conjuguant la volonté de densification voulue par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) et celle de remise en valeur de l'espace naturel de la Ria aujourd'hui mis à mal. Il représente une chance de prolonger en profondeur les activités touristiques, accrochées aujourd'hui au littoral et de créer un centre-ville plus fort pour les habitants de Pornic.

www.pornic.fr
www.sela.fr

