



PORNIC : La reconquête d'un espace unique sur le littoral atlantique : La ZAC de la Ria

**Dossier de candidature
Au 11^{ème} concours des entrées de ville
De la ligue urbaine et rurale**



Sommaire

Pornic, la reconquête d'une ville

La ZAC de la Ria, un territoire de projet

Localisation

Un territoire initial délaissé et oublié

- Huit unités paysagères identifiables*
- Un milieu physique prégnant*
- Peu de place pour l'environnement naturel*

D'une friche délaissée à une reconquête de l'espace

Un projet cohérent de requalification paysagère d'un espace au centre de la station

Les principaux objectifs

Présentation du projet

- Généralités*
- Le parti d'aménagement et urbanistique choisi*
- Le projet paysager d'ensemble*
- Un projet architectural de qualité*

La Ria, en conformité avec la loi Barnier

Une équipe opérationnelle et pluridisciplinaire

Une démarche participative

Un aménagement structurant et un projet construit par étape

Montage financier du projet

Les réalisations

Les difficultés rencontrées

Les perspectives du territoire

Ville de Pornic - Pays-de-la Loire

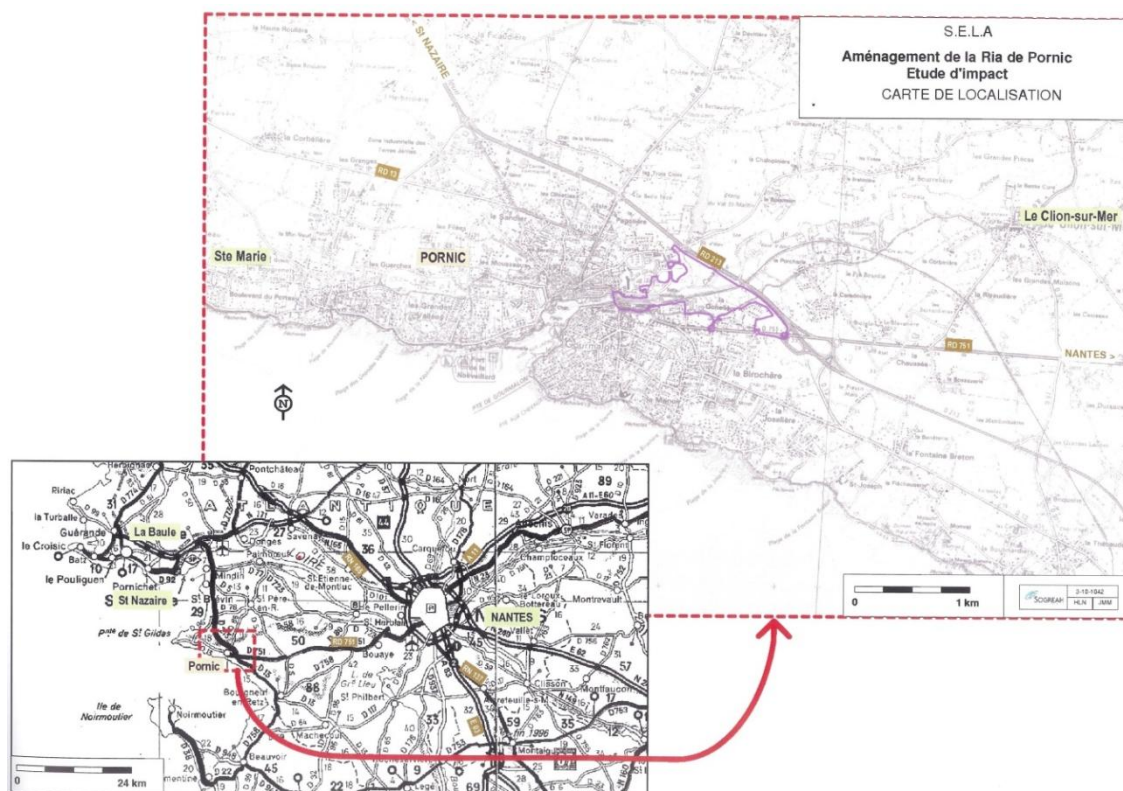
Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA

Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et
SOGREAH (BET VRD)

Pornic, la reconquête d'une ville

Pornic est une des villes la plus étendue de France depuis sa fusion avec Le Clion et Sainte-Marie. La ville totalise plus de 13 900 habitants (RP Insee 2007). Elle s'est créée tout au long de son histoire, autour de son port et plus particulièrement de sa Ria. Une Ria est une basse vallée d'un fleuve envahie par la mer. Les activités, liées à la mer et au port, se sont succédées. Aujourd'hui, la ville est l'une des 4 stations balnéaires classées de Loire-Atlantique. Sa taille, son dynamisme et sa situation privilégiée en font un pôle important de Loire-Atlantique et le pôle d'équilibre du Pays de Retz. Pour gérer ces atouts, la ville a élaboré un projet de station dans les années 1990. Ce plan d'ensemble est à la fois un développement maîtrisé, équilibré et touristique. Depuis les années 1990, différents projets urbains ont été engagés. Le projet d'entrée de ville Est de Pornic a débuté dans les années 2000 et les travaux se poursuivent encore aujourd'hui. La ville continue sa lancée de renouveau avec le lancement de la ZAC de la Ria qui est en continuité, de la première zone, vers le port et le cœur de la ville.

Pornic est membre de la *communauté de commune de Pornic* qui comprend 8 communes, elle ne dispose pas de fiscalité unique. La municipalité utilise toujours le régime du plan d'occupation du sol (POS). La mise en place du plan local d'urbanisme (PLU), a été engagée le 20 décembre 2000 et devrait être approuvé en 2011.



Ville de Pornic - Pays-de-la Loire

Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA

Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et SOGREAH (BET VRD)

Une ZAC, territoire de projet

Localisation

La création de la ZAC de la Ria, approuvée en 2005 par le conseil municipal, se situe au cœur de Pornic entre le port à l'Ouest et la Route Bleue à l'Est. Ce projet a fait l'objet d'une maturation approfondie dans la stratégie communale, il a réellement débuté en 2001 avec la lancée d'études préalables sur cette zone. L'accord de la Commission Départementale des sites et du Paysage au titre de la Loi Littoral a été donné le 18 décembre 2007. Ce n'est qu'en 2008, que le conseil municipal a révisé le POS et a obtenu l'utilité publique. Les acquisitions de terrains ont été lancées cette même année. Entre 2001 et 2008, une vaste concertation entre acteurs du territoire, que ce soit au niveau institutionnel ou la population, a eu lieu. Cette consultation très large et originale du public a permis d'enrichir le projet dans le temps et d'enrayer un large débat. Aujourd'hui la population impatiente de le voir sortir de terre.

Cet espace comprend différentes parties : le parc botanique, le canal de la Haute Perche, la Gare, la voie ferrée, le port et la Route Bleue. Il fait près de 37 ha.

Un territoire initial délaissé et oublié

Huit unités paysagères identifiables :

-1. Les espaces de la gare et de la salle des fêtes

Il s'agit de l'espace « de stationnement du centre-ville » peu valorisé. Il est occupé par du stationnement et les espaces techniques de la gare. La salle des fêtes, élément fort de rupture paysagère, et les façades bâties participent à la piètre qualité de l'ensemble. L'élément le plus qualitatif est le bâtiment de la gare présentant un intérêt architectural certain et un repère connu de tous.



-2. Le canal urbain

Ce secteur compris entre la rue du Canal et le canal en lui-même, présente un bâti dense qui bénéficie de la proximité immédiate de l'eau.

-3. L'ancienne carrière

L'exploitation en carrière a généré des falaises et un espace creux, colonisé par une végétation qui le rend presque impénétrable. Cet espace a été anciennement utilisé en décharge.

Ville de Pornic - Pays-de-la Loire

Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA

Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et
SOGREAH (BET VRD)

-4. Le coteau Nord

Ce coteau dessine l'ouverture d'un talweg vers le Nord c'est-à-dire une large courbe. Il est marqué par la présence de l'établissement scolaire et par une zone ancienne de remblais de déchets.

-5. Les prairies de fond de vallon

Cette entité occupe une grande partie du site de part et d'autre du canal de Haute-Perche et se divise en deux. Les prairies au sud sont entretenues alors que contrairement au Nord l'entretien est nul. Ces prairies constituent un paysage très ouvert.

-6. La friche industrielle

Il s'agit d'un secteur regroupant quelques anciens hangars et constitue un élément fort de renouvellement urbain. Ce secteur participe néanmoins à l'hétérogénéité de l'ensemble et son existence surprend dans le tissu pavillonnaire.



-7. Le coteau Sud

Ce coteau est composé d'anciennes prairies en friche et de petits taillis. La particularité de ce secteur, à dominante végétale, est de dégager des vues lointaines, notamment vers le Nord.

-8. Le secteur d'entrée de ville

Cette partie, distincte du reste du site, est caractérisée par sa position en entrée de ville. Elle est composée de prairies avec des restes de haies bocagères. Quelques maisonnettes prennent place à proximité du carrefour entre la Route Bleue et la route de Nantes.



8 unités paysagères

Un milieu physique prégnant :

Le relief est organisé autour de la Ria et du canal de la Haute Perche, qui se jette dans l'océan Atlantique au niveau du port. C'est une zone en partie inondable. Ce sont entre autres les routes (échangeur, Route bleue et la voie ferrée) et les déchets qui ont modifiés le relief avec les remblais et les déblais successifs.

Peu de place pour l'environnement naturel :

Le secteur est fortement anthropisé, laissé à l'abandon, en friches et est actuellement en renouvellement urbain. Aucune exploitation agricole n'est présente sur la ZAC. En raison des remblaiements successifs, les zones humides sont limitées et la flore y est banalisée. Le paysage est peu lisible en raison de la réalisation de la Route Bleue et de la modification du tracé du canal. Enfin le paysage est occulté par les bâtiments scolaires et la salle des fêtes. Au final, que ce soit sous l'angle des paysages ou au niveau architectural, tout reste à inventer, d'où l'intérêt et l'urgence de l'engagement du projet.



La Ria est donc à la fois une contrainte car elle est vue comme une coupure de la commune, mais c'est également une potentialité. En effet, elle peut assurer la relation entre océan et marais.

D'une friche délaissée à une reconquête de l'espace



Etat initial de la ZAC de la Ria



Etat projeté de la ZAC de la Ria

Ville de Pornic - Pays-de-la Loire
Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA
Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et SOGREAH (BET VRD)

D'une friche délaissée à une reconquête...	
Etat initial du site	Etat projeté du site
-Friches industrielles et artisanales : secteur en déprise, peu d'habitations -Salle des fêtes et séries d'infrastructures de qualité architecturale médiocre au centre - décharge devenue espace de stationnement sommaire -Urbanisation contournant la Ria et peu de place à l'environnement naturel -Paysage cloisonné et fermé -Peu de place à l'environnement naturel -Paysage de vallée défiguré par les remblaiements successifs	-Reconquête de l'espace naturel au cœur de la ville -Création d'équipements structurants : station balnéaire toute l'année -Requalification d'une friche industrielle -Création de nouveaux secteurs d'habitat -Le vélo et le piéton, des priorités -Création d'un nouvel axe de circulation inter-quartiers -Le train, à l'intérieur même de la Ria, est renforcé
=> Un territoire délaissé et oublié	=>Requalification paysagère d'un espace au cœur d'une station

Après avoir vu synthétiquement, l'état projeté du site dans ce tableau en comparaison avec l'état initial, nous nous attacherons à détailler plus précisément le projet de la ZAC avec les objectifs et le projet en lui-même.

Un projet cohérent de requalification paysagère d'un espace au cœur d'une station

Les principaux objectifs

Ce programme répond aux objectifs de la SRU et dès le départ du projet de la Ria, 7 objectifs ressortent :

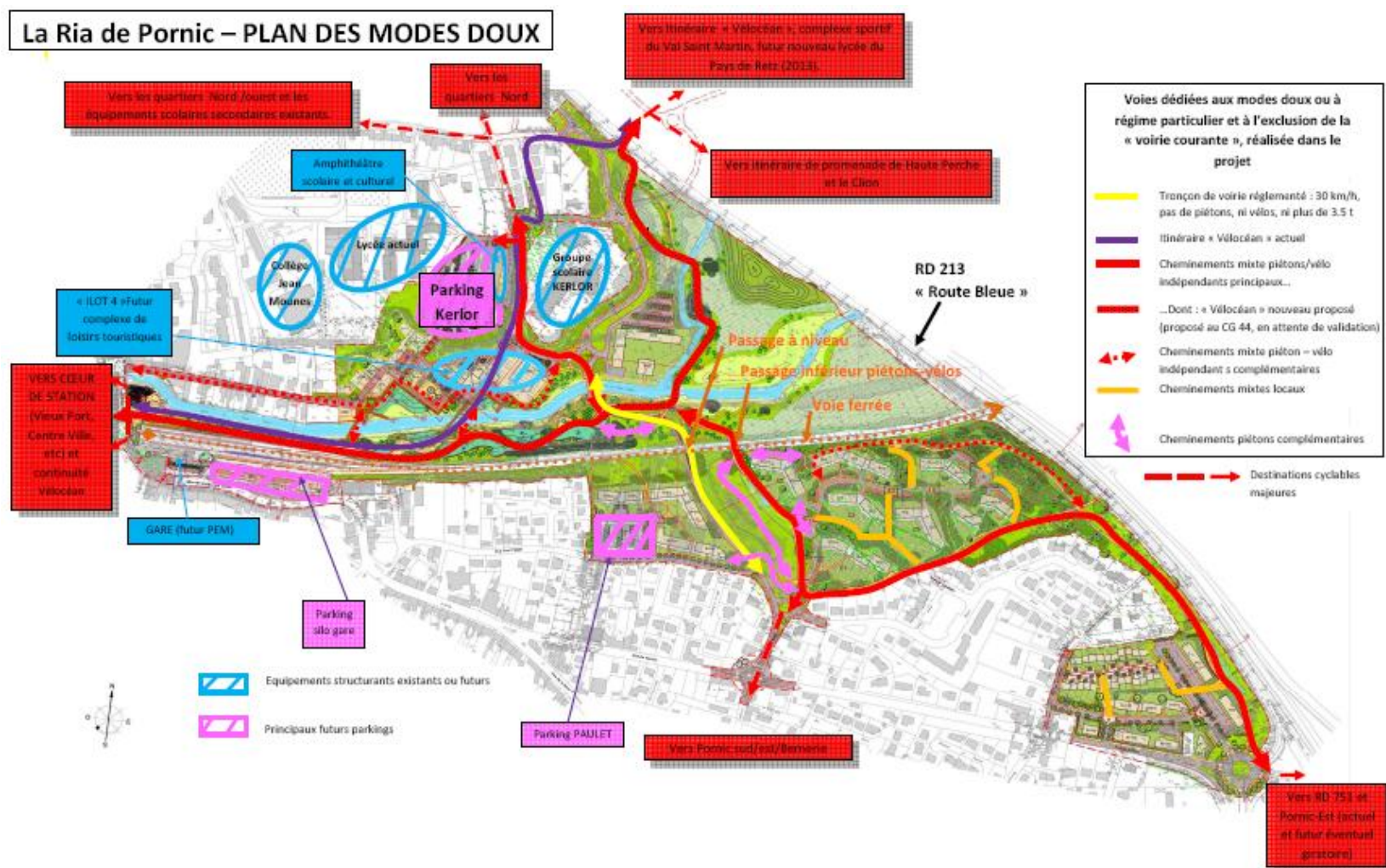
- Reconquête de l'espace naturel au cœur de la ville avec la création d'un parc
- Création d'équipements structurants pour faire de Pornic une station balnéaire toute l'année : équipements de loisirs, SPA, Pasino...
- Requalification d'une friche industrielle



-Création de nouveaux secteurs d'habitat : 300 logements en majorité collectifs et une volonté de mixité sociale. Cette création est liée à la croissance de la population qui s'accélère depuis les années 1990, tout comme le besoin en logement et surtout en résidences principales (plus de besoin de résidences principales que secondaires). L'enjeu a donc été d'éviter l'étalement urbain et le mitage, mais aussi de rechercher un développement maîtrisé et équilibré.

-Pornic à vélo et à pied : Une politique de réorganisation des modes de déplacements du territoire est engagée afin de donner plus de place aux transports doux et aux piétons et est retranscrite dans la ZAC.

La Ria à vélo...



Ville de Pornic - Pays-de-la Loire
Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA
Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et
SOGREAH (BET VRD)

...Et à pied



-Création d'un nouvel axe de circulation inter-quartiers

-Le train, à l'intérieur même de la Ria, est renforcé : La Ria occupera une place centrale dans le nouveau système de déplacement urbain et régional de Pornic. En effet, la gare est le terminus de la ligne, ouverte à l'année, venant de Nantes et elle-même reliée aux infrastructures nationales. Plus localement l'objectif du train s'inscrit dans la volonté de l'amélioration des interfaces entre la gare et les modes de déplacements de proximité. C'est donc un pôle d'échanges multimodal qui sera réalisé.

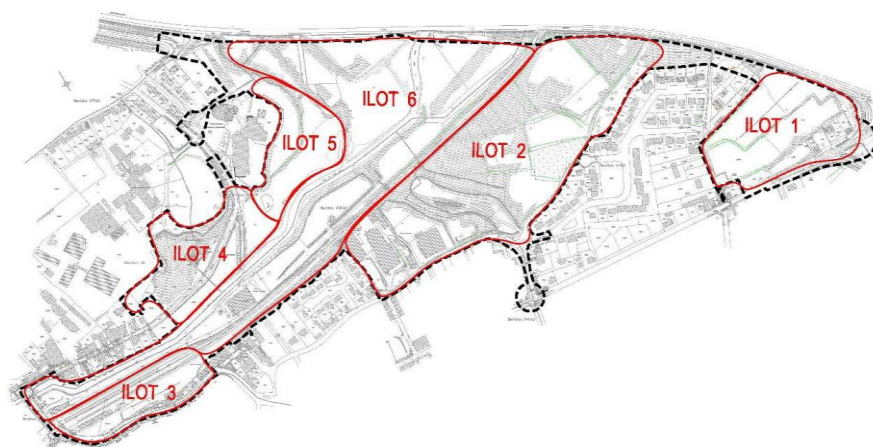


Ce projet a donc pour objet majeur la reconquête de l'espace par l'extension du centre-ville et du vieux port comme prolongement naturel de la ville entre la terre et la mer, tout en conservant le caractère balnéaire de la station et une manière de vivre harmonieuse.

Présentation du projet

Généralités

Les buts du projet étant donnés, nous nous attacherons donc à le présenter. Ce projet peut se diviser en 6 différents secteurs qui composent la ZAC.



Une ZAC coupée en 6 îlots

Une ZAC morcelée			
Secteurs	Surface (m²)	Caractéristiques principales futures	Démolitions (m²) pour les réalisations
Ilot 1 : Entrée de ville	26000	Constructions de logements et de services	500
Ilot 2 : Sud de la voie ferrée	65000	Constructions de logements sociaux et collectifs et places de stationnements (110)	5000
Ilot 3 : Gare et port	10000	Construction d'un pôle d'échange multi-modal avec logements collectifs, commerces, parkings	1500
Ilot 4 : Carrière et décharge	27000	Constructions d'un pôle d'équipement culturel (nouvelle salle de spectacle) et d'hébergements touristiques, places de stationnements (200)	1000
Ilot 5 : Coteau de Kerlor	25000	Constructions d'équipement de loisirs (pôle d'animation)	0
Ilot 6 : Parc de la Ria	135000	Constructions d'un vaste parc public autour du canal et places de stationnements (200)	Toutes constructions existantes à démolir
Total	288000	Constructions de 780 places de stationnements supplémentaires et 135 000 m² d'espaces verts	Suppressions de 300 places de stationnements

Le parti d'aménagement et urbanistique choisi

Après avoir vu ces généralités, nous allons nous intéresser au parti d'aménagement de cette ZAC est centré autour de 4 éléments : un vaste parc central, la rive droite du canal avec les équipements publics, touristiques, hôteliers, une gare modernisée et la rive gauche du canal sera réservée à l'habitat.

Le vaste parc permettra de donner la place à l'eau en élargissant le périmètre du canal. Un effort sera entrepris pour redonner au canal son état naturel. Pour le parc, un soin à la mise en scène paysagère sera apporté avec les vues lointaines sur le paysage. En effet, c'est une véritable reconquête de la nature avec ce jardin botanique et ses nombreux végétaux (exotiques...). Le paysagiste en charge de la ZAC (Monsieur Huau) a recherché par ce parc une « reconquête de la biodiversité et exploité les ressources mêmes du site ».



La gare sera réaménagée et une continuité visuelle entre le port et la Ria sera faite avec la démolition de la salle du canal (anciennement salle des fêtes) qui occultait le paysage.

*Printemps 2010 :
Démolition de la Salle du canal*



*Eté 2010 :
Arrivée des premiers arbres*





Simulation future de la gare transformée en pôle d'échanges multimodal

La rive droite du canal sera réservée aux équipements touristiques, à l'emplacement de l'ancienne carrière. Un pôle d'équipements y sera créé avec un hôtel, une résidence de tourisme. Enfin, toujours sur cette rive vient s'insérer le grand équipement de loisirs : « Pasino » et sa salle de spectacle.



Enfin, le quartier habitat est à la fois composé de quelques maisons individuelles avec jardin et surtout du collectif avec une certaine intimité. Les habitations s'échelonnent avec un parc de stationnement de 110 places. Entre les deux quartiers, une coulée verte avec des cheminements piétons et à deux roues permet les liens entre les quartiers et des promenades.



Globalement, le parti d'aménagement est respectueux de l'environnement avec une mise en scène paysagère du canal et l'architecture des constructions qui intégrera aussi fortement le végétal.

Les modes de transports doux et communs sont la priorité du projet tout comme le respect de l'espace naturel. En plus, le projet ne fait « que terminer la ville » et participe peu à l'étalement de la ville. Dès son origine, il est un projet de renouvellement urbain avec la volonté de densification voulue par la loi SRU. Cet aménagement s'inscrit non seulement dans la loi SRU mais aussi dans la directive territoriale de l'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire. Le projet s'inscrit dans la DTA par la construction d'une connexion entre le littoral et le marais de Haute Perche (canal) avec la création d'une coulée verte, mais aussi par sa position à tenir comme pôle d'équilibre. De plus, ce projet est aussi conforme à la loi littoral car il s'agit d'une extension limitée de l'urbanisation, avec un impact limité sur la nature et positif sur le paysage côtier.

Enfin, les objectifs du futur PLU et Scot sont aussi intégrés dans ce projet. En effet, ce projet s'articule à la fois sur des enjeux de développement, de mise en valeur et de protection. Il permet de répondre aux exigences du rôle à tenir, par Pornic au sein de la Loire-Atlantique, comme pôle d'équilibre. C'est le cas pour le travail sur le logement, sur les places de stationnements, les déplacements et sur l'environnement dans le projet. Au travers des différents domaines concernés la municipalité a recherché une transversalité, d'harmonie et de prospective.

Dans l'ensemble, ce projet a permis le passage d'un site en friche à une reconquête de l'espace par une valorisation du patrimoine urbain et naturel de 4 ensembles (gare, parc, rive droite et gauche du canal). L'apport du projet au site a donc été positif face à l'état dégradé initial. En effet, ceci permettra un développement de ce secteur laissé, une nouvelle image et un développement cohérent de la ville. Ce projet s'articule désormais directement avec la requalification du vieux port qui jouxte et qui vise à libérer le cœur de station de son encombrement de véhicules.

En plus d'être un projet urbanistique, le projet contient un aspect paysager important.

Le projet paysager d'ensemble

Plusieurs composantes bien marquées présideront à la spécificité des îlots :

- L'îlot 1 dans l'esprit « côté jardin » valorisera les essences fleuries tout en renforçant l'écrin vert le long de la route bleue.
- L'îlot 2 se glissera dans les anciennes trames bocagères renforçant le caractère naturel du lieu. L'îlot sera rythmé par des clairières et des haies vives.
- L'îlot 3 se déclinera en jardins suspendus autour de l'aménagement urbain de la gare et de ses parkings.
- L'îlot 4 exposé sud, au nord de la Ria développe son jeu de jardin sur dalle en façade d'un parc aux essences botaniques et exotiques tout en s'appuyant sur la ligne de fracture des anciennes carrières qui la bordent.
- L'îlot 5 redevient naturel et guide le visiteur vers le marais dans le parc de proximité. Les essences de bord d'eau font le lien avec le parc en bosquets ou en isolé tout en renforçant l'écrin vert en amont.
- L'îlot 6 est celui du parc botanique de la Ria. Ce parc assure une transition entre le port et le marais de Haute-Perche. Il s'agit donc d'un parc où l'eau sera très présente. Ce parc se veut exemplaire et jouera une fonction de délasserment mais aussi de découverte de la faune et de la flore reconstituées. Le vaste parc de 13 ha se décline en 3 éléments :
 - . La promenade le long des quais s'ouvre sur plus de 5000 m². Une succession de plantes en bacs et une signalétique descriptive informe la population sur les différentes plantes.
 - . Les promeneurs se dirigent ensuite vers le relais botanique qui longe le canal de Haute-Perche. L'eau en bassins et des terrasses suspendus sont scénarisés autour d'un jardin exotique.
 - . Au fil de l'eau, le marais s'installe dans un grand parc écologique de 8 ha.



Le projet du parc renforce donc une lisibilité perdue du territoire. Il sert d'écrin aux futurs espaces bâtis et de déambulations douces à travers les quartiers.

Un projet architectural de qualité

Mais le projet n'est pas seulement paysager, il est aussi de qualité architecturale. Au-delà du POS spécifiquement élaboré pour le site, le CPAUP réalisé, retranscrit les prescriptions architecturales selon les principes suivants sur le site :



Une architecture de volumes simples assemblés pour éviter la monotonie, une écriture architecturale qui affirme un rythme de verticales, des matériaux dans l'esprit de créativité de l'architecture balnéaire (pierre, brique, enduits, bois, fer, ...), qui « réchauffent » l'architecture (matières et couleurs) ; les couleurs épouseront une gamme de tons pastel inspirés des couleurs existantes sur les maisons du port et dans l'architecture balnéaire et une architecture insérée dans son environnement végétal avec un rapport privilégié à la vue et à l'ensoleillement (au-delà de l'attrait pour la fantaisie et le décor des façades à réinterpréter).



La Ria, en conformité avec la loi Barnier

L'ensemble de l'article L111-1-4 sur les Entrées de la Ville ou nommé aussi l'amendement Dupont de la loi Barnier a été traité dans ce projet :

- Un plan paysager d'ensemble
- Une qualité architecturale
- Une qualité urbanistique
- Une réorganisation des conditions de circulations pour plus de sécurité
- Une insertion du projet dans l'environnement
- Un respect de l'environnement et de l'espace naturel avec la maîtrise de la prolifération publicitaire.

Une équipe opérationnelle et pluridisciplinaire

Tout au long du projet, l'équipe en charge a été pluridisciplinaire et opérationnelle.

La maîtrise d'ouvrage revient à la commune de Pornic, souhaitant avant tout maîtriser son développement urbain. La commune a mis en place une équipe opérationnelle afin de réaliser ce projet.

La maîtrise d'ouvrage déléguée, qui répond aux volontés communales, est la société d'équipement de la Loire-Atlantique (SELA), en tant que concessionnaire. L'équipe de maîtrise d'œuvre est composée de AUP urbaniste (Yves Steff), INTERSCENE paysagiste (Thierry Huau) et SOGREAH, BET VRD. Divers autres intervenants font partie de l'équipe du projet pour ce qui est du bruit, du trafic, de l'environnement...

Une démarche participative

Pornic a mis ce projet en première ligne dans la stratégie communale, c'est pour cette raison qu'une logique de participation approfondie a été lancée avec la population et les partenaires institutionnels : réunions avec le Préfet et les différents services de l'Etat concernés tout au long du projet.

De plus, une importante consultation du public entre 2003 et 2005 a permis un véritable dialogue et une information des habitants et des associations. La réaction de la population, lors des expositions des projets (9000 visiteurs) et aux réunions, a permis une amélioration du projet, l'a fait évoluer selon les demandes et l'avis des pornicais. Lors de la concertation, le projet a fait apparaître un large consensus et permis la création du parti d'aménagement. Au final, soutenu par la municipalité, le monde associatif et la très grande majorité des pornicais, le projet d'aménagement est donc unique et exemplaire.

La très large et active concertation qui s'est déroulée avec la population en phase d'élaboration de la Ria s'inscrit totalement dans le concept de la GIZC. De plus, les thématiques et les orientations choisies au niveau de la GIZC seront expérimentées dans le cadre de l'aménagement de la Ria. Ceci est d'autant plus vrai où les études et surtout la concertation entre les usagers sur le secteur du vieux port existant viennent d'être engagées. Les usages existants sur le projet de la Ria ou du vieux port illustrent très concrètement ceux identifiés sur le GIZC de Bourgneuf.

Un aménagement structurant et un projet construit par étape

1995-1999 : Réflexion communale et élaboration du Projet de Station pour le développement touristique : *Pornic tourisme 2010*, pour l'ensemble de la ville.

Novembre 2001 : Début des études préalables pour le projet de ZAC de la Ria

Fin 2001- 2003 : Réunions avec préfet et services de l'Etat concernées

2003 : Exposition, présentant le programme d'aménagement de la ZAC, au public et début des consultations publiques (jusqu'à 2005)

2004 : Trois projets d'architectes choisis et présentés à la population

2007 : Avis positif de la CNDPS

2008 : Approbation de la révision du POS par le conseil municipal et adoption de la déclaration d'utilité publique par le Préfet, ce qui permet la création de la ZAC et le lancement d'une réflexion sur le vieux port.

Acquisition de terrains par le maître d'ouvrage déléguée (SELA)

Mai 2010 : Démarrage des travaux : démolition de la salle du canal

Lancement des consultations de promoteurs

Fin 2010 : Démarrage des travaux sous réserve d'autorisation de la loi sur l'eau

2011 : Fin des acquisitions foncières

2011-2020 : Poursuite des aménagements prévus

Montage financier du projet

Produits (en euros)	31 007 814
Cessions	18 880 875
Participations du concédant	3 552 000
Foncier communal	1 200 000
Subventions	7 374 935
Charges (en euros)	31 005 387
Etudes	741 001
Coûts d'acquisition	5 180 086
Foncier communal	1 200 000
Travaux d'infrastructure	19 100 000
Honoraires sur travaux	1 495 300
Frais divers (maitrise d'ouvrage, financiers...)	3 289 000
Restant	2 427

Ville de Pornic - Pays-de-la Loire

Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA

Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et SOGREAH (BET VRD)

Les études comprennent, les documents établis, les études les études initiales de définition, les études techniques sur le territoire (urbanistiques, paysagères) et enfin les études environnementales. Les frais d'acquisition sont composés des coûts des terrains, les frais notariés, les impôts fonciers et les indemnités. Les frais divers concernent ceux de la commercialisation, sur les emprunts...

Les cessions concernent les charges foncières cédées par l'aménageur aux futurs constructeurs dont 45 logements locatifs et 45 primo-accession. Des tarifs spécifiques sont établis. Les prix de cession possibles sont estimés par une étude de marché fine. Les subventions sont sollicitées au près de la région Pays de la Loire, de L'Etat, du FEDER (niveau européen), du Conseil Général 44 et d'autres institutions. Elles sont particulièrement pour le projet d'aménagement paysager, la requalification, l'hydraulique, les modes alternatifs de transports...

Les réalisations

Les difficultés rencontrées

Ce territoire étant sensible à l'environnement au cadre réglementaire, le projet a donc rencontré de nombreuses difficultés tout au long de son processus d'élaboration. Elles sont nombreuses et sont le reflet des conflits d'intérêt sur le littoral.

Tout à d'abord, le consensus autour du projet s'est fait difficilement entre la mairie et les services de l'Etat. En effet, entre les différents dispositifs réglementaires profilent des contradictions. C'est le cas par exemple entre la loi littoral et la loi SRU. Afin d'arriver un accord des négociations ont eu lieu.

De plus, la deuxième difficulté est d'ordre environnemental. En effet, étant sur une zone littorale, un espace de marais et une zone protégée, il a fallu respecter l'environnement et y insérer correctement le projet. Un effort particulier a été consenti sur les risques de pollution, les zones humides avec la réalisation d'un dossier pour la CDNPS.

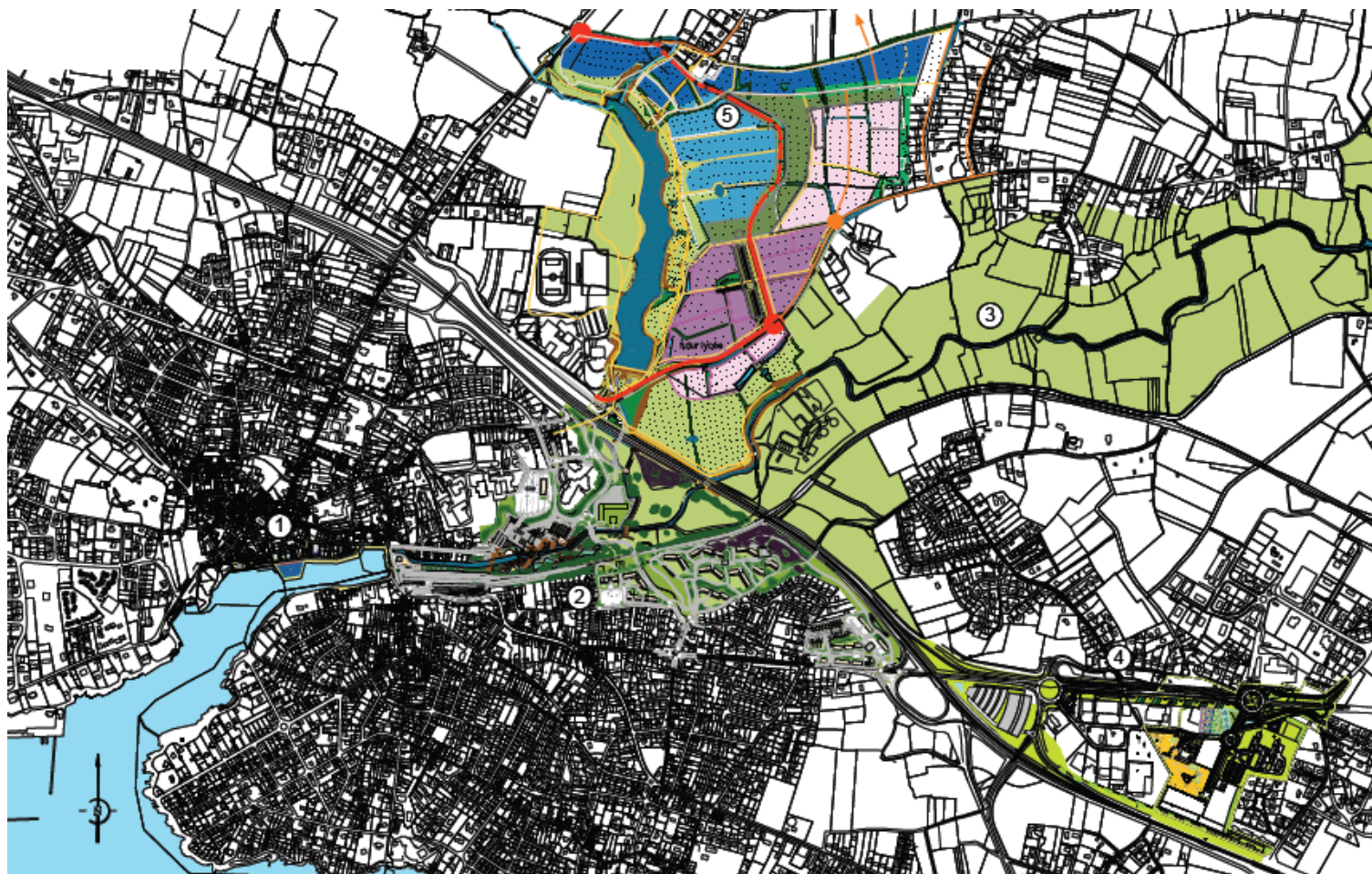
Enfin, le train étant au cœur de la Ria, des difficultés sont apparues avec le RFF. En effet, RFF a été réticente à la traversée de la voie ferrée. Les négociations avec le ministère sont toujours en cours.

Les perspectives du territoire

Pornic vise l'avenir et elle cherche à poursuivre un développement équilibré, durable qui la conforte dans son rôle de pôle d'équilibre, de par son engagement sur le territoire et de l'envergure de ses projets à mettre en œuvre, tout en conservant son statut de station touristique. Cette politique est retranscrite dans le PADD approuvé par le futur PLU. En termes d'aménagement, la Ria se situe entre deux projets majeurs : Le Val Saint-Martin qui sera dédié aux activités tertiaires innovantes et la requalification du vieux port.

-Le Val Saint Martin : Il fait la jonction avec les espaces naturels ruraux et plus particulièrement avec le canal de Haute-Perche. La commune a donc envisagé de polariser des équipements et activités autour de l'éducation, tout en prenant la mesure d'un site à enjeu environnemental. Dans ce but, la ville a l'intention de créer un pôle d'équipement associatifs, scolaires, d'implanter un lycée, d'ouvrir une zone d'activités tertiaires bénéficiant de liaisons avec la Ria...qui reliera ce projet à la gare et au port.

-La reconquête du vieux port qui vise retraiter les quais, à retrouver l'encombrement des voitures en faveur des modes doux. La Ria constituera directement le prolongement de ce projet, en accueillant de nouvelles capacités de stationnements et en favorisant des modes alternatifs de transport.



- 1 - requalification du vieux port
- 2 - ZAC de la Ria
- 3 - canal de Haute Perche
- 4 - entrée de ville Est
- 5 - le Val Saint-Martin

UNE RECONQUÊTE URBAINE MAÎTRISÉE DU COEUR DE STATION

octobre 2010 - éch. 1/10000e



Pornic : Un plan d'ensemble et cohérent

Comme on le voit sur ce schéma d'ensemble, le projet de la Ria s'inscrit donc dans un schéma d'ensemble de dialogue entre Terre et Océan et de reconquête de son cœur de station.

Ville de Pornic - Pays-de-la Loire

Maitrise d'ouvrage : Pornic et maitrise d'ouvrage déléguée : SELA

Maître d'œuvre : Yves Steff (urbaniste – AUP), Thierry Huau (Paysagiste – INTERSCENE) et
SOGREAH (BET VRD)

La transition entre le port requalifié et le projet de la Ria.



Il participe à restaurer de nouveaux liens entre les quartiers de Pornic. En restaurant une friche urbaine pour créer un parc botanique de 13 ha, une nouvelle jonction entre le vieux Port et le site protégé du Marais de Haute Perche est créé.

En venant construire sur ses deux rives, une gestion appropriée des densités urbaines est trouvée.

Enfin, le projet s'inscrit dans la continuité de l'Entrée de Ville Est en cours de réalisation et qui a fait l'objet du premier prix du 9^{ème} concours d'Entrée de Ville de la Ligue Urbaine et Rurale.