

Commune de Saint-Malo

Étude paysagère portant sur le secteur des Sablons et du terminal ferry du Naye

Phase 1 – étude du paysage actuel



Région Bretagne

Aout 2019

Restitution version 6c



Sommaire

1	PREALABLE	4
1.1	OBJET DE LA MISSION	4
1.1.1	Projet de réaménagement du terminal du Naye	4
1.1.2	Projet d'extension du port de plaisance des Sablons	4
1.2	MODALITES D'INTERVENTION	4
1.2.1	Périmètre de l'étude	4
1.2.2	Phasage des interventions	4
1.2.3	Données de base pour l'analyse de l'état actuel	4
2	DESCRIPTION DU CONTEXTE HISTORIQUE, GEOGRAPHIQUE ET REGLEMENTAIRE DES SITES PORTUAIRES DU NAYE ET DES BAS-SABLONS	6
2.1	CHRONOLOGIQUE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	6
2.1.1	Préalable, le fort du Naye	6
2.1.2	Le rivage initial	6
2.1.3	Les premiers endiguements du rivage liés aux aménagements du terminal ferry et du port de plaisance	7
2.1.4	Les aménagements successifs sur le port de plaisance	7
2.1.5	Le fonctionnement du terminal ferry avec un poste d'amarrage	8
2.1.6	Le fonctionnement du terminal ferry avec deux postes d'amarrage	9
2.2	COMPOSANTES GEOGRAPHIQUES A L'ECHELLE DE LA ZONE D'ETUDE	10
2.2.1	Topographie	10
2.2.2	Couvert végétal	12
2.2.3	Bâti	13
2.2.4	Accès routiers	14
2.2.5	Aires de stationnement	15
2.2.6	Perceptions générales	16
2.3	COMPOSANTES PATRIMONIALES REGLEMENTAIRES	17
2.3.1	Sites classés et inscrits (AC2)	17
2.3.2	Monuments historiques classés (AC1)	17
2.3.3	Monuments historiques inscrits (AC1)	17
2.3.4	Autres servitudes	17
2.4	COMPOSANTES PAYSAGERES	20
2.4.1	Rappel des grandes entités paysagères à l'échelle territoriale	20
2.4.2	Identification des entités paysagères composant la zone d'étude	21
3	IDENTIFICATION DES COMPOSANTES PAYSAGERES LIEES AU TERMINAL DU NAYE ET AU PORT DES BAS-SABLONS	23
3.1	LA GRAMMAIRE ARCHITECTURALE DES CONSTRUCTIONS SUR LE TERMINAL FERRY DU NAYE	23
3.1.1	Éléments constitutifs	23
3.1.2	Relecture de la pertinence de ces éléments	23
3.1.3	La valeur architecturale des constructions	24
3.2	LA GRAMMAIRE ARCHITECTURALE DES CONSTRUCTIONS SUR LE PORT DE PLAISANCE DES BAS-SABLONS	25
3.2.1	Trois périodes de construction des bâtiments sur le port	25
3.2.2	Éléments constitutifs de la grammaire architecturale des constructions du port	25
3.2.3	Relecture de la pertinence de ces éléments	25
3.3	SYNTHESE DES COMPOSANTES PAYSAGERES	26
3.3.1	Synthèse des composantes paysagères du terminal ferry du Naye : perceptions diurnes	27
3.3.2	Synthèse des composantes paysagères du port de plaisance des Bas-Sablons : perceptions diurnes	28
3.3.3	Synthèse des composantes paysagères du port de plaisance des Bas-Sablons : perceptions nocturnes	29
3.3.4	Synthèse des composantes paysagères du terminal ferry du Naye : perceptions nocturnes	29
4	MISE EN EVIDENCE DES COMPOSANTES PAYSAGERES DEPUIS LES POINTS DE VUE EXTERIEURS AUX SITES DU TERMINAL DU NAYE ET DU PORT DES BAS-SABLONS	31
4.1	ENTITE 1 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LA DIGUE DES SABLONS	32
4.1.1	Étude des points de vue caractérisant	33
4.1.2	Définition du point de vue jalon	35
4.2	ENTITE 2 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LA CITE D'ALETH	36

4.2.1	Étude des points de vue caractérisant	37
4.2.2	Définition du point de vue jalon	43
4.3	ENTITE 3 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LE PORT DES BAS-SABLONS.....	44
4.3.1	Étude des points de vue caractérisant	45
4.3.2	Définition du point de vue jalon	48
4.4	ENTITE 4 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LA PLAGE DES BAS-SABLONS	49
4.4.1	Étude des points de vue caractérisant	50
4.4.2	Définition du point de vue jalon	55
4.5	ENTITE 5 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LE SUD DU TERMINAL FERRY.....	56
4.5.1	Étude des points de vue caractérisant	57
4.5.2	Définition du point de vue jalon	60
4.6	ENTITE 6 : POINTS DE VUE DEPUIS LE NORD DU TERMINAL FERRY	61
4.6.1	Étude des points de vue caractérisant	62
4.6.2	Définition du point de vue jalon	67
4.7	ENTITE 7 : POINTS DE VUE DEPUIS LES REMPARTS D'INTRA-MUROS	68
4.7.1	Étude des points de vue caractérisant	69
4.7.2	Définition du point de vue jalon	71
4.8	ENTITE 8 : POINTS DE VUE DEPUIS LE MOLE DES NOIRES	72
4.8.1	Étude des points de vue caractérisant	73
4.8.2	Définition du point de vue jalon	75
4.9	PERCEPTION DEPUIS LA MER	76
4.10	PERCEPTION DEPUIS L'AUTRE RIVE DE LA RANCE	77
4.10.1	Définition du point de vue jalon	78
4.11	PERCEPTIONS NOCTURNES	79
4.11.1	Définition du point de vue jalon	85
4.12	PERCEPTIONS VERS L'EXTERIEUR.....	86
5	DEFINITION DES ENJEUX D'INTEGRATION DES COMPOSANTES PAYSAGERES DU TERMINAL DU NAYE ET DU PORT DES BAS-SABLONS.....	93
5.1	RESTITUTION DES VUES JALONS PERMETTANT A TERME D'ÉVALUER LES QUALITES D'INSERTION PAYSAGERE DES FUTURS PROJETS	93
5.2	RESTITUTION DES ENJEUX D'AMENAGEMENT POUR LES COMPOSANTES PAYSAGERES DU TERMINAL FERRY DU NAYE	94
5.2.1	Enjeux concernant les émergences	94
5.2.2	Enjeux concernant les étendues	94
5.3	RESTITUTION DES ENJEUX D'AMENAGEMENT POUR LES COMPOSANTES PAYSAGERES DU PORT DE PLAISANCE DES BAS-SABLONS	95
5.3.1	Enjeux concernant les émergences	95
5.3.2	Enjeux concernant les étendues	95
5.4	RESTITUTION DES POINTS NOIRS PAYSAGERS SUR L'ENSEMBLE DU PERIMETRE A L'ÉTUDE	96



Source : photographie extraite du PLU de Saint-Malo

1 Préalable

1.1 Objet de la mission

La mission consiste en l'étude à l'échelle du territoire malouin des conséquences paysagères du réaménagement du terminal ferry du Naye [Région Bretagne] et du port de plaisance de l'anse des Bas-Sablons [Ville de Saint-Malo]. Le regroupement de ces deux projets distincts en terme d'obtention des autorisations administratives au sein d'une même analyse s'inscrit par leur proximité géographique dans un contexte patrimonial à très forte symbolique et protection (cité d'Intra-muros).

1.1.1 Projet de réaménagement du terminal du Naye

La Région Bretagne engage un projet de modernisation du terminal ferry du Naye afin de maintenir l'attractivité de ses installations, dans un contexte d'augmentation de la taille des navires, tant en termes de dimensions que de capacités d'emport. Des travaux tels que la reconfiguration du Poste 1, le remplacement de l'outillage d'accès passagers et piétons du Poste 2, l'aménagement / extension du terre-plein ou la réfection de la gare maritime et de ces espaces connexes pourront générer un impact visuel que la Région Bretagne souhaite encadrer par la présente mission.

1.1.2 Projet d'extension du port de plaisance des Sablons

La Ville de Saint Malo engage un projet de modernisation de ses installations de plaisance en sein de l'anse des Bas-Sablons et de développement de la capacité du plan d'eau et des services associés. Cela s'inscrit par une montée en gamme du port, son inscription dans la dynamique urbaine de la frange littorale et par la mise en place de nouvelles activités et de commerces.

1.2 Modalités d'intervention

1.2.1 Périmètre de l'étude

L'étude porte sur une caractérisation des entités paysagères, des imbrications et relations entre les différentes entités. Son périmètre géographique couvre l'enveloppe de co-visibilité des installations portuaires. Cela correspond aux espaces au sud des remparts d'Intra-muros, la frange ouest du port de commerce, la frange ouest du quartier de Saint-Servan, la frange nord de la cité d'Aleth.

1.2.2 Phasage des interventions

La mission comprend deux phases de réalisation. La première qui est l'objet du présent rapport, a pour but de collecter les données nécessaires à l'évaluation de l'état actuel des milieux. La seconde analysera les effets séparément de chaque projet en prenant en compte les éventuels effets cumulés. Il sera proposé pour chacun d'entre eux des mesures pour réduire les effets sur l'environnement.

1.2.3 Données de base pour l'analyse de l'état actuel

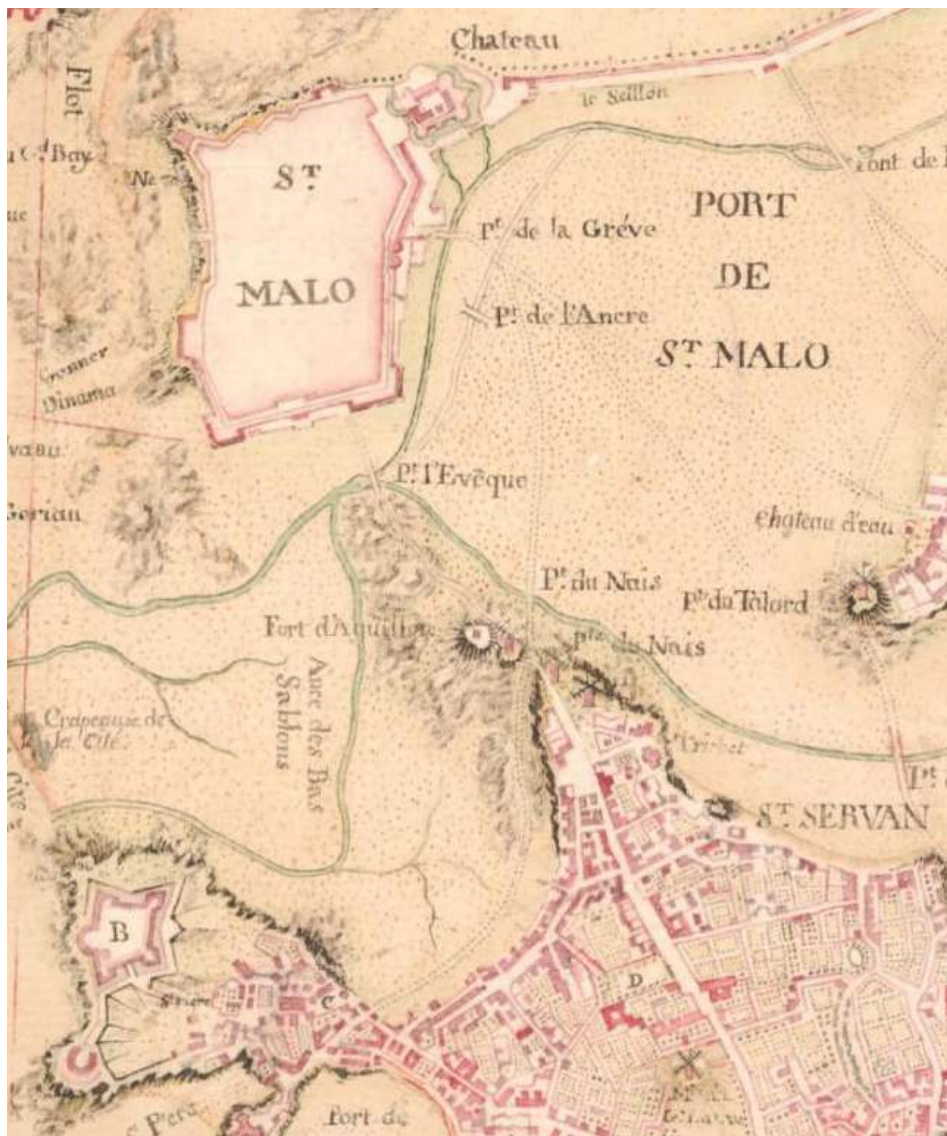
Le travail de la première phase s'appuie sur l'analyse de documents sources (Atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine, PLU de Saint-Malo, Diagnostic du port de plaisance des Sablons, etc.) et sur des relevés de terrain. Ces derniers se sont déroulés sur deux jours en octobre 2018. Ils se sont appuyés sur un parcours terrestre piéton de chaque côté de l'anse des Bas-Sablons et par un parcours maritime entre Saint-Malo et Dinard. Les points de prise de vue furent visités suivant plusieurs conditions :

- La hauteur du plan d'eau, soit à marée haute, soit à marée basse
- La présence ou non de ferries à quai sur le terminal du Naye
- D'ambiance de jour et de nuit (sans nébulosité).

DESCRIPTION DU CONTEXTE HISTORIQUE, GEOGRAPHIQUE ET REGLEMENTAIRE DES SITES PORTUAIRES DU NAYE ET DES BAS-SABLONS



Cartes postales explicitant le territoire de l'anse des Sablons avant les aménagements portuaires des années 1960/1970 (source : internet)



Source : Carte de Cassini



Source : Géoportail

2 Description du contexte historique, géographique et réglementaire des sites portuaires du Naye et des Bas-Sablons

Le terminal ferry du Naye et le port de plaisance des Bas-Sablons font parti d'un territoire historique millénaire avec la cité d'Aleth (Saint-Servan) et celle d'Intra-muros (Saint-Malo) ; regroupées au sein d'une même commune depuis 1967. La cité d'Aleth existe dès l'antiquité au Sud de la presqu'île qu'une fortification coiffe en surplomb. Port d'importance, elle contrôle les trafics maritimes sur la Rance et sur la Manche. Les différents guerres et invasions du Moyen-Age renforce la défense militaire de la ville tout en amenant à la création sur un rocher voisin de la cité d'Intra-muros (XII^e siècle). Les développements urbains, portuaires et commerciaux s'orientent dès lors sur le territoire de Saint-Malo avec la construction d'ouvrages à la mer et d'ouvrages de défense militaire. Le XIX^e siècle enclenche une balnéarisation du rivage de la cité d'Aleth avec l'aménagement du fond de Baie des Bas-Sablons. La jonction physique entre les deux cités n'intervient qu'en 1932 avec l'ouverture des deux écluses du Naye permettant la mise en eau profonde des bassins portuaires.

2.1 Chronologie de l'aménagement du territoire

La présente configuration du rivage malouin de l'anse des Sablons résulte des phases successives d'aménagement du terminal ferry du Naye et du port de plaisance des Bas-Sablons durant la seconde moitié du XX^e siècle. Ces interventions sont liées à l'évolution des besoins logistiques des trafics ferries entraînant une poldérisation progressive du rivage naturel. Cela entraîne une réduction de l'exposition à la mer de l'anse des Bas-Sablons facilitant l'occupation du plan d'eau pour la plaisance.

2.1.1 Préalable, le fort du Naye

Le premier aménagement du site occupant aujourd'hui le terminal ferries et le port de plaisance correspond aux ouvrages militaires qui barraient l'accès au port de Saint-Malo. Une Redoute est bâtie en 1757 sur « l'île Dorée » occupée jusqu'alors par deux moulins et la demeure du meunier. Elle est armée de six canons de six livres chargés de battre vers Saint-Malo au Nord et l'anse des Bas-Sablons au Sud. Cette Redoute permet en 1758 de repousser les Anglais qui tentaient de mettre des canons en batterie face à Saint-Malo. Elle fut ensuite laissée à l'abandon.

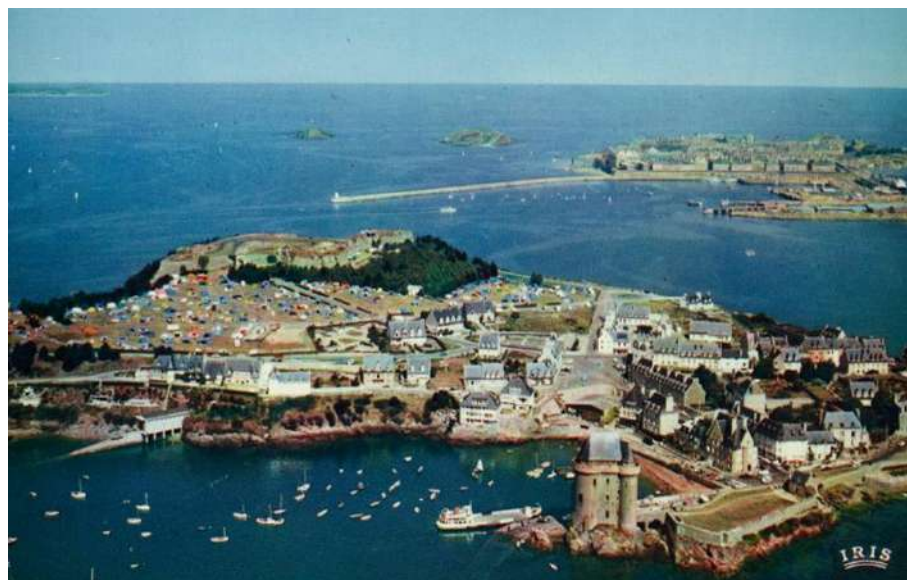
Concomitamment aux travaux d'aménagement des bassins à flot du port, la construction d'un fort fut décidé en 1838 sur l'emprise en ruine de la Redoute pour renforcer la défense de Saint-Malo. L'enceinte reprend la partie Sud de l'ancien ouvrage militaire. Elle est prolongée à l'Ouest par une courtine percée d'un pont-levis. Jamais utilisé, le fort est déclassé en 1889 et sert de poudrière jusqu'à la première guerre mondiale.

2.1.2 Le rivage initial

Le rivage initial au site occupé aujourd'hui par le terminal ferries et par le terre-plein du port de plaisance des Bas-Sablons se matérialisait par une côte rocheuse entrecoupée par le linéaire sableux du fond de l'anse. Edifié sur un point en légère avancé sur la cote rocheuse, un fort militaire contrôlait l'accès aux bassins à flot.

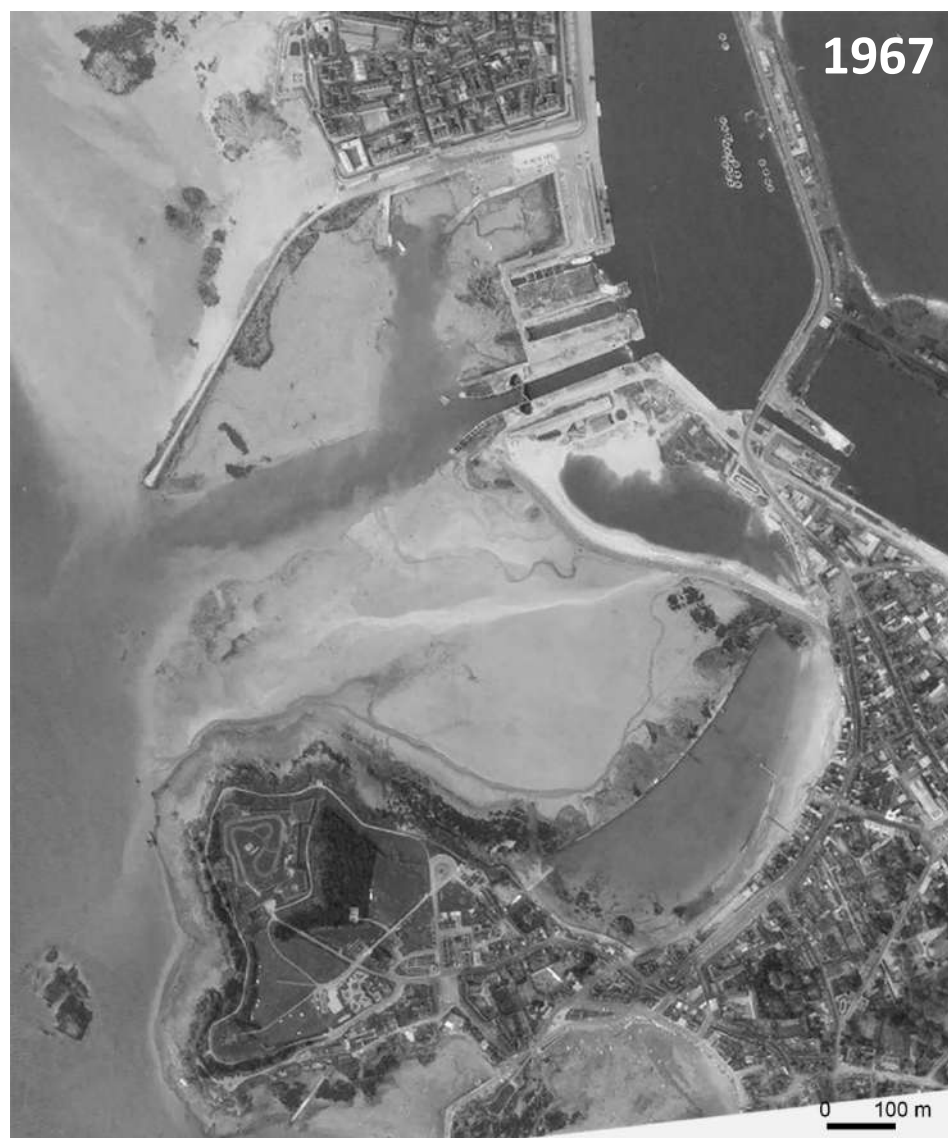
Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, une seule des deux écluses du port de Saint-Malo est reconstruite dans sa configuration actuelle, l'autre étant transformée en forme de radoub. Un terre-plein en tribord de l'écluse est créé à cet occasion (1948) sur une cinquantaine de mètres de large avec, comme limite géographique en mer, l'ouvrage d'embeckage de l'écluse dont le mur de soutènement du terre-plein s'éloigne de vingt mètres. À cette date, le fort conserve son rempart Ouest exposé au ressac de la mer. Des bâtiments en enfilade de faible largeur sont construits parallèle à la nouvelle écluse à la fin des années 1950.

L'anse des Bas-Sablons présente une digue submersible (1891) en fond de baie permettant le maintien d'un niveau d'eau suffisant à marée basse pour les usages balnéaires. Les falaises de la presqu'île de l'Aleth conservent leur caractère naturel et sont bordées par la mer.



Au début des années 1960, l'anse des Sablons conserve son plan d'eau unitaire et sans obstacle entre le Môle des Noires et le quartier de Saint-Servan. Les espaces libres sont utilisés comme terrain de camping. L'interface Est avec les bâtiments militaires présente déjà un boisement.

Carte postale présentant en vue oblique la presqu'île de la Cité d'Alet en premier plan et Intra-Muros en second plan (source : internet)



Source : Géoportail



Source : Géoportail

2.1.3 Les premiers endiguements du rivage liés aux aménagements du terminal ferry et du port de plaisance

2.1.3.1 Travaux maritimes liés au terminal ferry

D'importants travaux d'endiguement débutent en 1966 sur la partie nord de l'anse des Bas-Sablons, au droit de l'écluse du port de commerce, afin de créer le terminal ferry. Ils consistent à une avancée de la berge sur la mer de cent cinquante mètres depuis l'extrémité du mur de soutènement du terre-plein de l'écluse jusqu'à la Place Charcot au sein de l'Anse des Bas-Sablons. La berge est constituée par des enrochements et décrit un renflement dans le prolongement du fort du Naye. Entre 1968 et 1971, l'intérieur de l'enclos d'endiguement est comblé par remblaiement. Le profil de la nouvelle berge est rectifié en 1970 par l'ajout d'une cale de mise à l'eau. Les bâtiments au droit de l'écluse et les trois baraquements situés dans l'intervalle avec le fort sont démolis au début de cette période. Le dojo est construit par la Ville en 1969 suivi au milieu des années 1970 par la piscine. Au sein de l'enceinte du fort, l'emprise est non-aménagée et libre de construction.

2.1.3.2 Travaux liés à l'aménagement du port de plaisance

L'aménagement du port de plaisance s'organise à l'opposé de l'anse des Bas-Sablons, en pied des falaises de la presqu'île de l'Aleth. Il comprend un seuil sous marin assurant un niveau d'eau minimum dans l'anse. La concession est obtenue par la Ville de Saint-Malo en 1972 avec un début des travaux l'année suivante.

Les interventions sur le rivage sont importantes avec la constitution d'un terre-plein continu de soixante mètres de large sur cinq cent mètres de long. Une digue de protection, orientée nord-sud, ferme l'anse sur deux cent mètres en protégeant des houles le terre-plein et les pannes de plaisance. Une cale de mise à l'eau est localisée à l'intersection du nouveau terre-plein et de la digue submersible du fond de l'anse. A son droit contre la falaise, un bâtiment est construit pour les besoins des plaisanciers (capitainerie, sanitaires, etc.) Six pannes permettent l'amarrage à flot des unités de plaisance.

2.1.4 Les aménagements successifs sur le port de plaisance

L'usage du terre-plein portuaire est réservé à l'unique destination du stationnement des plaisanciers. Sa partie sud-est est allouée hors saison estival au carénage des unités de plaisance. Sa surface est agrandie de 1 200 m² au début des années 2010 en poldéarisant une bande de 60 m x 15 m au droit de la cale de mise à l'eau.

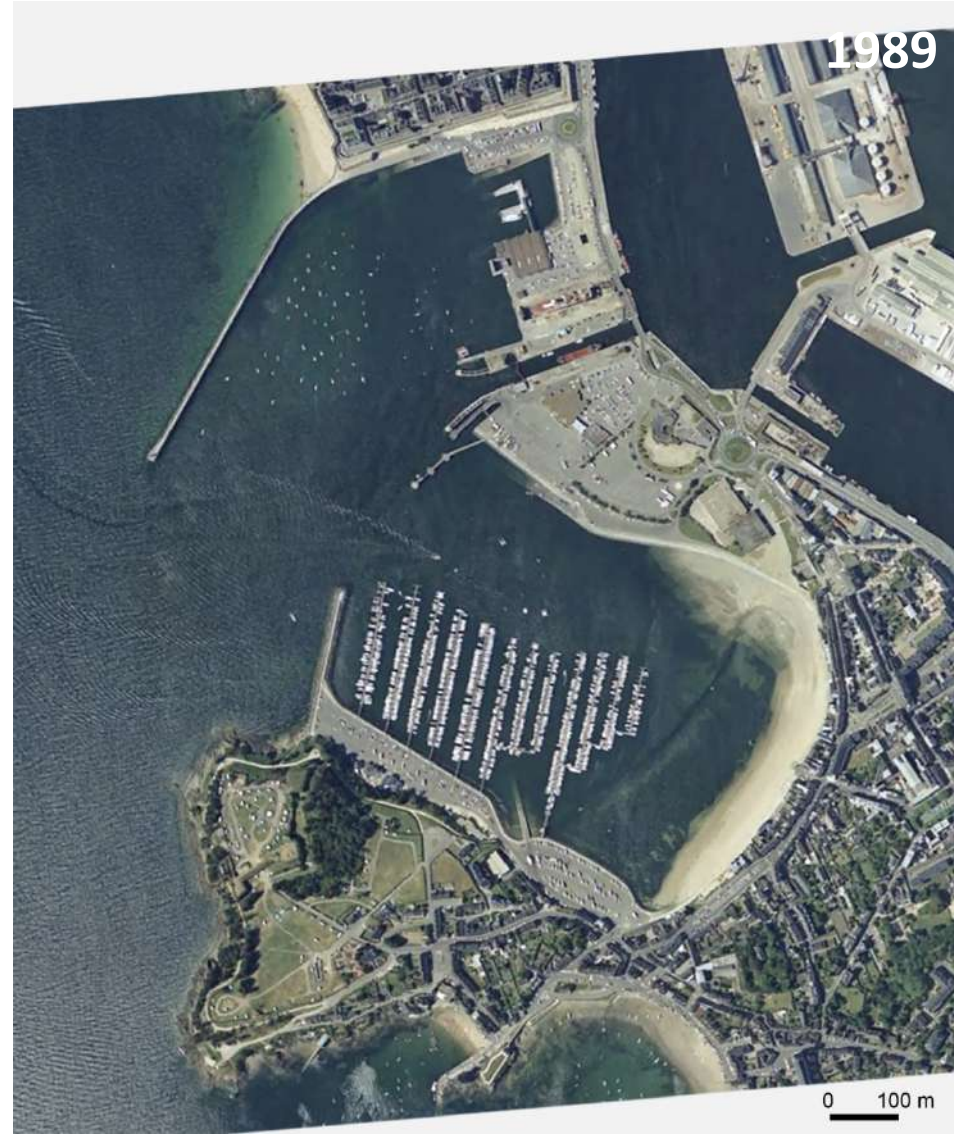
Plusieurs constructions viennent dans le temps s'implanter sur le terre-plein, toujours contre l'ancienne falaise (1988) pour des commerces et en partie centrale (2006) pour la nouvelle capitainerie.

Des emplacements d'échouage perdurent au sein de l'anse avec l'aménagement du port à flot. Son occupation par les unités de plaisance progresse au début des années 1980 par l'ajout de deux pannes supplémentaires (G et H) à partir de la panne F. Au milieu de cette décennie, une nouvelle panne en peigne (pontons I à L) remplace la zone d'échouage du fond de l'anse. Le port de plaisance est dès lors à sa capacité actuelle de 1 200 unités.

La configuration générale du port de plaisance des Bas-Sablons a ainsi très peu évolué sur quatre décennies.



Source : Géoportail



Source : Géoportail

2.1.5 Le fonctionnement du terminal ferry avec un poste d'amarrage

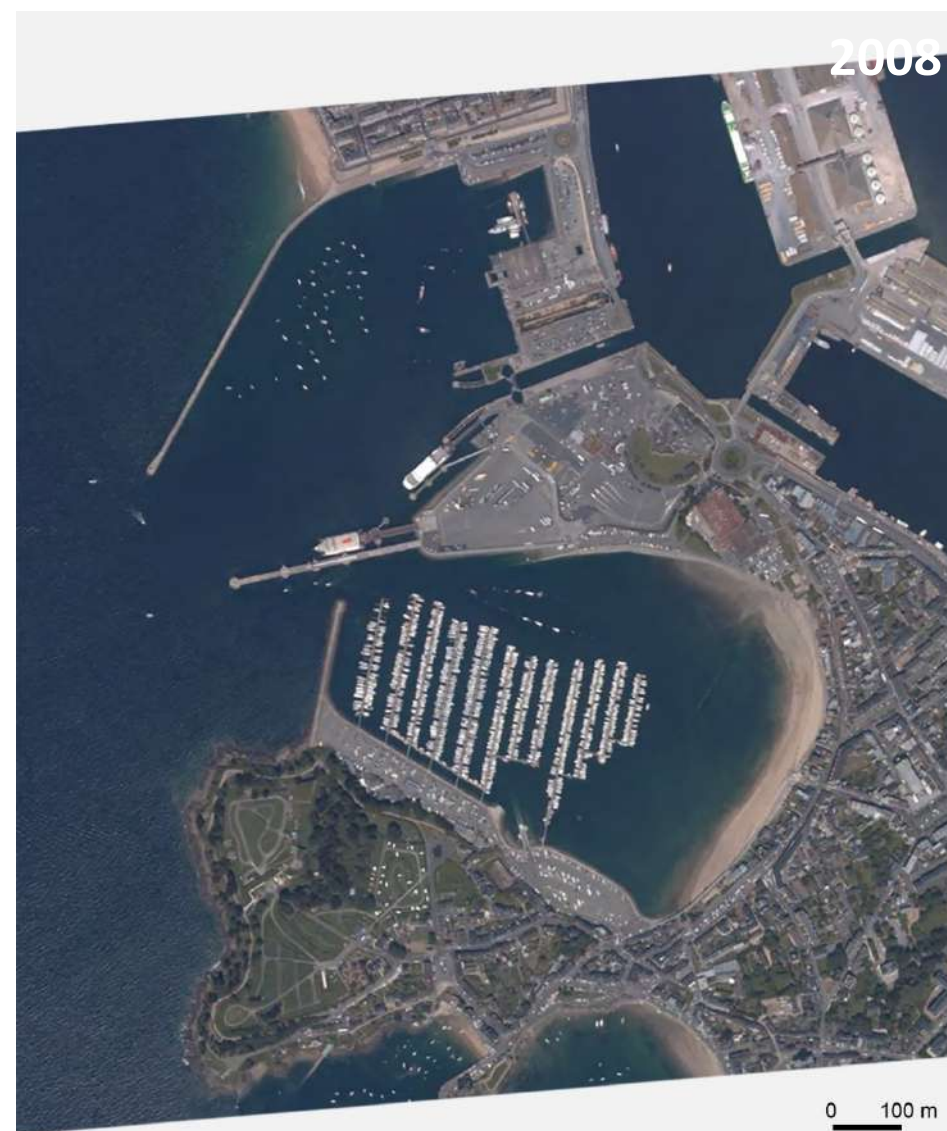
2.1.5.1 Première configuration 1975 - 1985

Au milieu des années 1970, le premier poste d'amarrage des ferries est construit sur Saint-Malo. Son implantation est dans le prolongement de l'ouvrage d'embeckage sur lequel la rampe véhicule s'appuie. L'accostage des navires se réalise sur trois blocs béton cylindriques liaisonnés entre-eux et avec le rivage par une passerelle. L'emprise remblayée se scinde entre quatre entités : le terminal ferries au Nord (2,7 ha), le fort à l'Est, un parking à l'Ouest et l'ensemble piscine – dojo au Sud.

L'accès routier au terminal ferries est en impasse depuis la Chaussée des Corsaires, en longeant par l'Ouest le rempart reconstruit du fort du Naye. Il arrive sur un imposant parking d'un hectare av



Source : Géoportail



Source : Géoportail

2.1.6 Le fonctionnement du terminal ferry avec deux postes d'amarrage

2.1.6.1 Configuration initiale

La construction d'un second poste d'amarrage des ferries intervient entre 1992 et 1993 ; l'ouvrage en béton surplombant la mer est prolongé en 1998 de soixante-dix mètres. Il intègre un nouvel endiguement en forme de triangle de 2,2 ha sur l'Anse des Bas-Sablons. Il nécessite la reconstruction de la cale de mise à l'eau pour les activités nautiques. L'aménagement comporte une extension des terre-pleins portuaires avec une réaffectation de leur fonction sans toutefois uniformiser l'altimétrie de chaque espace. Il intègre également la réalisation de deux bâtiments de confort pour les usagers (sanitaires), l'un sur la zone de pré-embarquement et l'autre sur la zone d'embarquement. Ces édifices seront par la suite reconvertis (totalement) pour le premier à destination du Service des Douanes et (partiellement) pour le second pour les locaux sociaux des Dockers. A cela s'ajoute la construction d'un bâtiment logistique de 420 m² dans le prolongement Sud du bâtiment de service de la gare maritime.

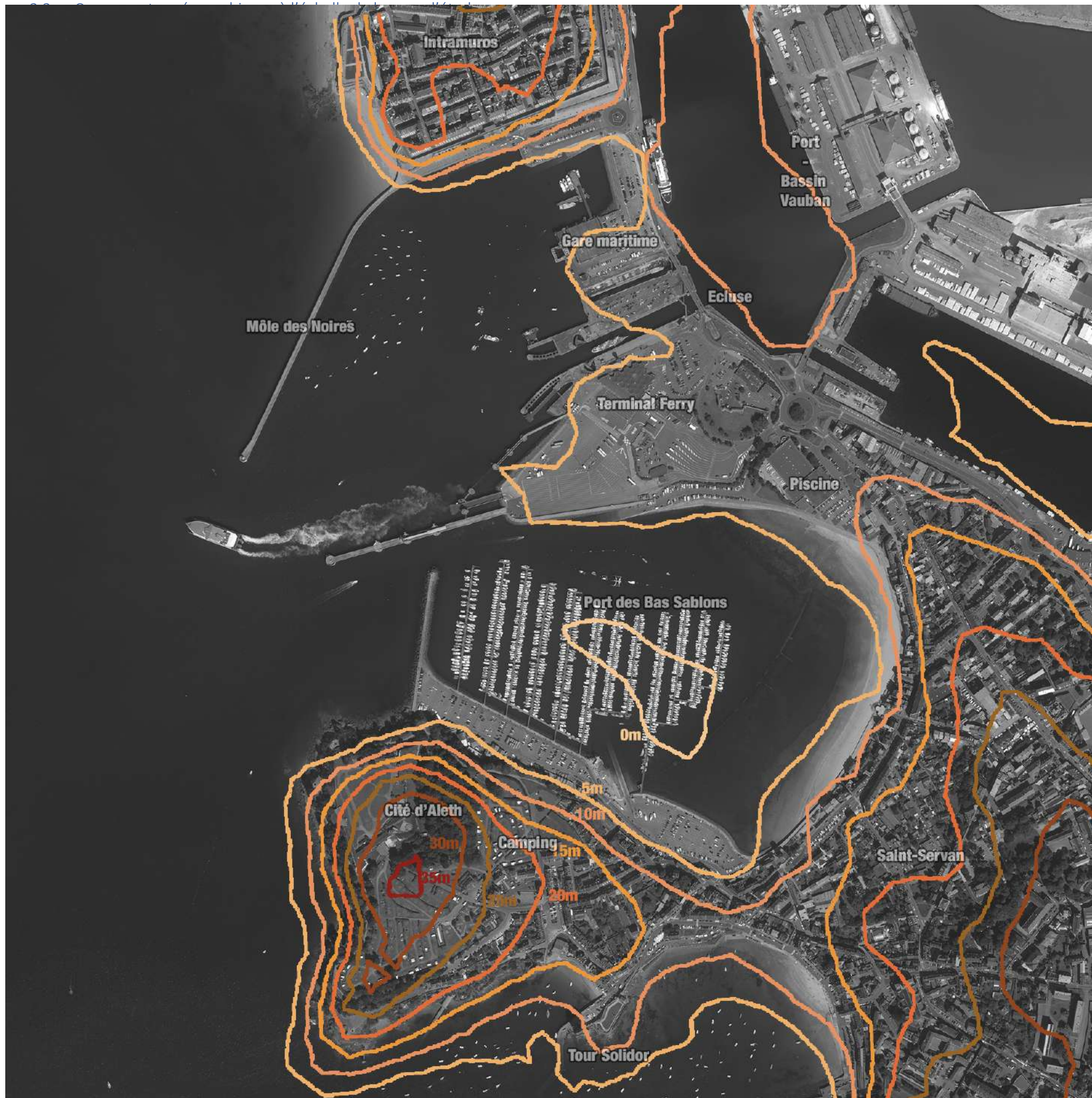
En 1995, l'espace de stationnement devant la gare maritime est restructuré afin de rationaliser son fonctionnement. Une boucle de circulation est créée en périphérie au sein de laquelle des poches de stationnement sont organisées. Le traitement des espaces est en enrobé.

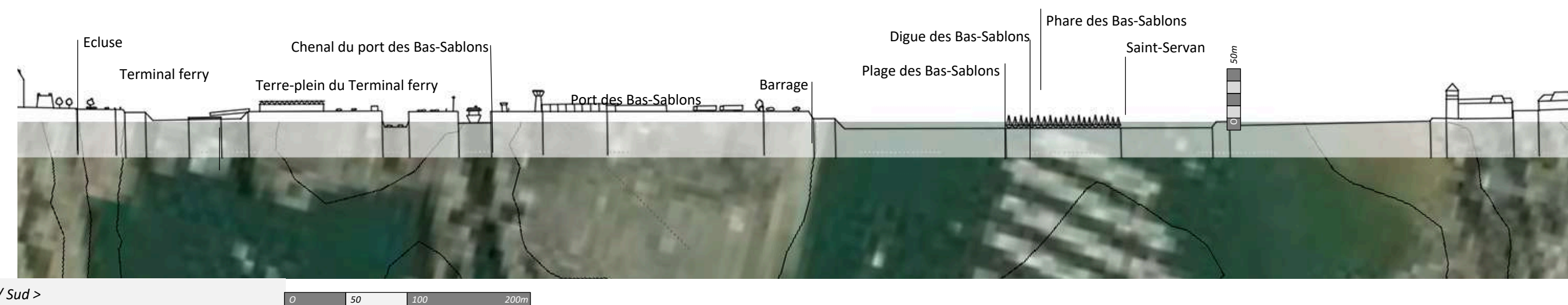
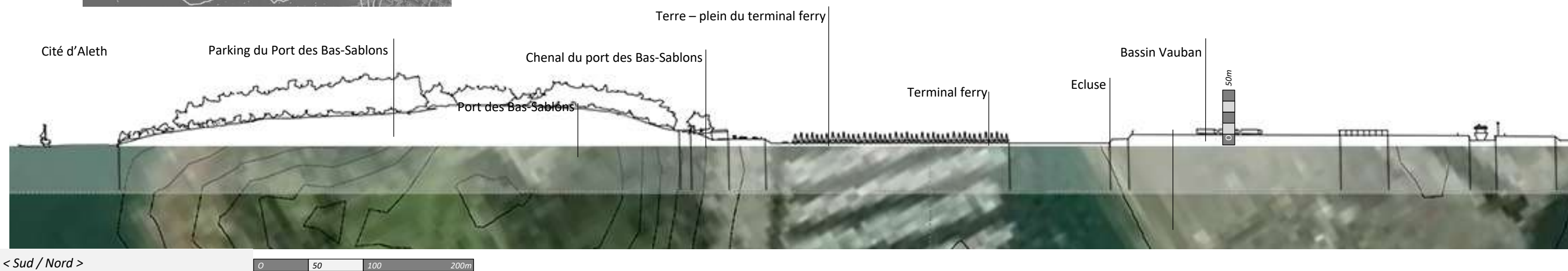
2.1.6.2 Configuration évoluée

En 1998, les aubettes compagnies sont rapprochées des aubettes PAF afin d'augmenter les capacités de stockage en zone de pré-embarquement. Elles passent en 2000 de trois à quatre aubettes doubles. Cette reconfiguration de l'espace permet également d'accroître le stationnement poids-lourd avant contrôle. A cette même époque, la gare maritime est étendue de 850 m² par l'avancement de sa façade sur le terre-plein afin de répondre à l'augmentation du trafic passager.

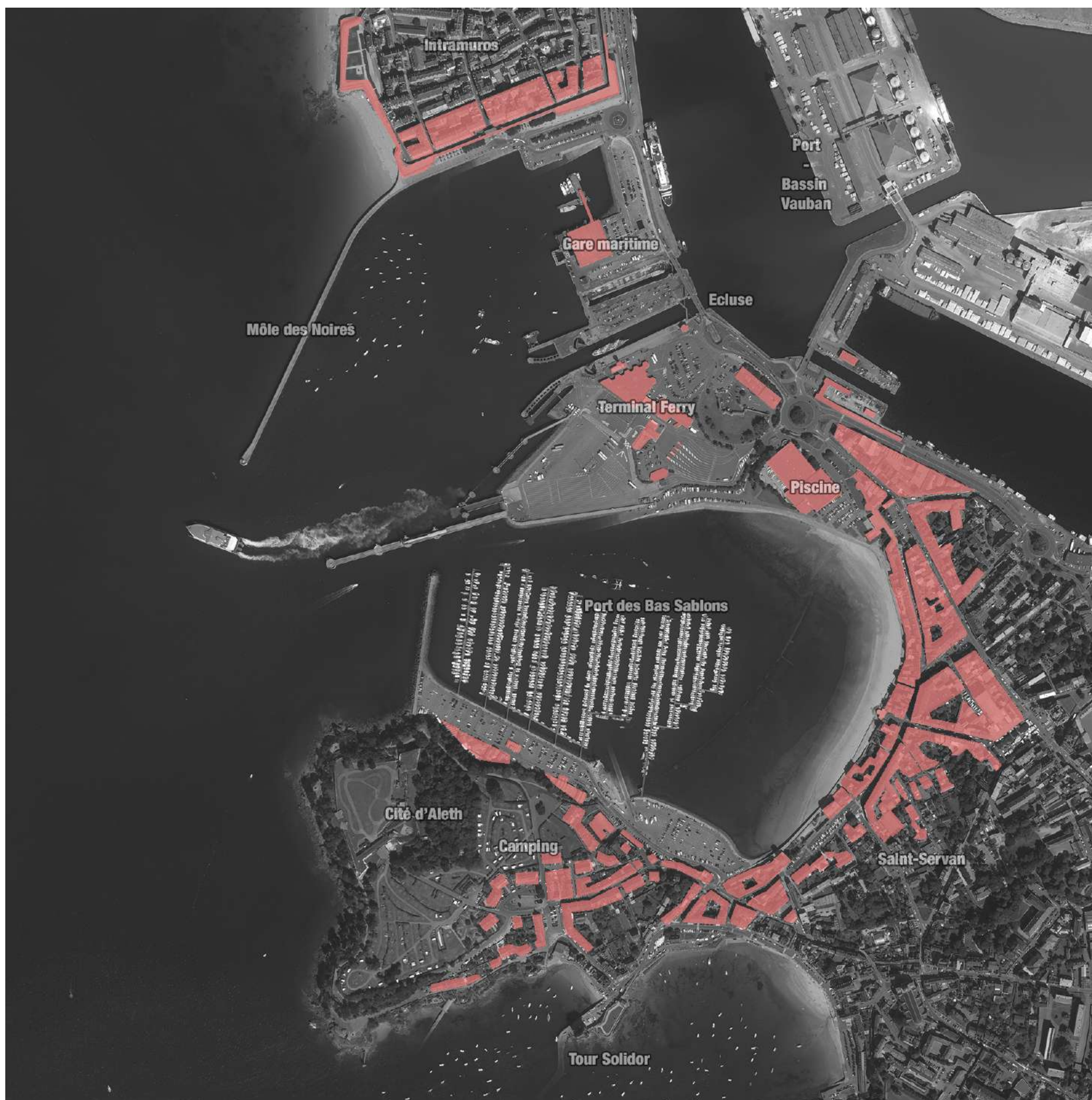
Un bâtiment dédié à la Police Aux Frontières est créé en 2005 sur une emprise précédemment affectée à du stationnement automobile, au-droit de la zone de pré-embarquement.

Enfin, le réfectoire au sein de l'enceinte du fort du Naye est démoli en 2006 puis son emprise est remplacée par du stationnement.









Source : Géoportail

2.2.3 Bâti

Les typologies bâties sont variées.

Pour les logements :

Au nord, intra-muros, d'où seuls émergent les toits, représente une masse dense.

Au Sud Est, Saint-Servan présente également un tissu dense, pouvant de fait n'offrir que des perspectives plus cadrées.

Le premier front bâti, le long de la plage, très linéaire côté rue, plus épannelé côté plage, ne permet l'accès que par le parking au sud ou de rares ruelles, limitant par la même occasion les perspectives visuelles.

Ce tissu bâti s'étiole ensuite vers l'Ouest, principalement orienté vers l'Estuaire.

Pour les équipements :

Les divers gares ou accueils au nord du terminal prennent place au cœur d'un faisceau de stationnements, limites, équipements portuaires, leur accessibilité est assez peu lisible.

La piscine offre une belle perspective sur la plage des sablons, elle participe à la rupture physique et visuelle qui fragmente les espaces portuaires, entre le terminal ferry au nord et les espaces balnéaires et plaisanciers au Sud.

Les quelques équipements qui prennent place au pied de la cité d'Aleth bordent le stationnement et sont principalement dédiés aux activités de plaisance. Leur situation au pied de la cité renforce l'accessibilité confidentielle de celle-ci.



Source : Géoportail

2.2.4 Accès routiers

Chaque installation portuaire dispose d'un unique point d'accès depuis les voiries publiques. Cette configuration structure le fonctionnement urbain du quartier de Saint-Servan en concentrant les flux routiers sur très peu d'axes littoraux.

Pour le terminal ferry, l'accès se réalise à partir du rond-point du Naye qui intercepte l'axe principal de desserte du port (RD126) et d'Intra-Muros depuis la rocade et les voiries locales des chaussées Éric Tabarly et des Corsaires. Cet accès se connecte directement à la zone de préembarquement du terminal tout en permettant la desserte de la cale de mise à l'eau des Bas-Sablons. L'ambiance paysagère est très bucolique avec des arbres de haute et la douve engazonnée du fort du Naye (voir photographie ci-dessous).



Vue de l'accès routier au terminal ferry (Google Street View)

Pour le port de plaisance, l'accès se réalise au sein du tissu urbain dense de Saint-Servan. Les rues sont étroites et sinueuses rendant la lisibilité de l'itinéraire jusqu'au port peu présente. Sa découverte s'opère par une baionnette sur un carrefour en T au fond de l'anse des Bas-Sablons. Elle offre une perception directe de l'aire de stationnement / aire de carénage du port avant de s'inscrire le long de l'ancien rivage sur la rue de la Montre.



Vue de l'accès routier au port de plaisance (Google Street View)



Source : Géoportail

2.2.5 Aires de stationnement

Les espaces stationnés sont nombreux sur la partie nord, Au Nord de l'écluse, leur utilisation est très variable, ils peuvent être totalement saturés ou totalement vides, laissant alors la place à des lieux peu lisibles, suréquipés de bornes et barrières. L'impression générale est peu qualitative, il n'y a aucun travail engagé sur la qualité de matériaux ou de mise en scène.

Au Sud de l'écluse, les espaces liés aux stationnements souffrent des mêmes caractéristiques, liés au fonctionnement du terminal ferry, ils ne sont utilisés qu'à ces occasions à l'exception des quelques places disponibles aux abords de la plage, utilisée par les pêcheurs et les habitués.

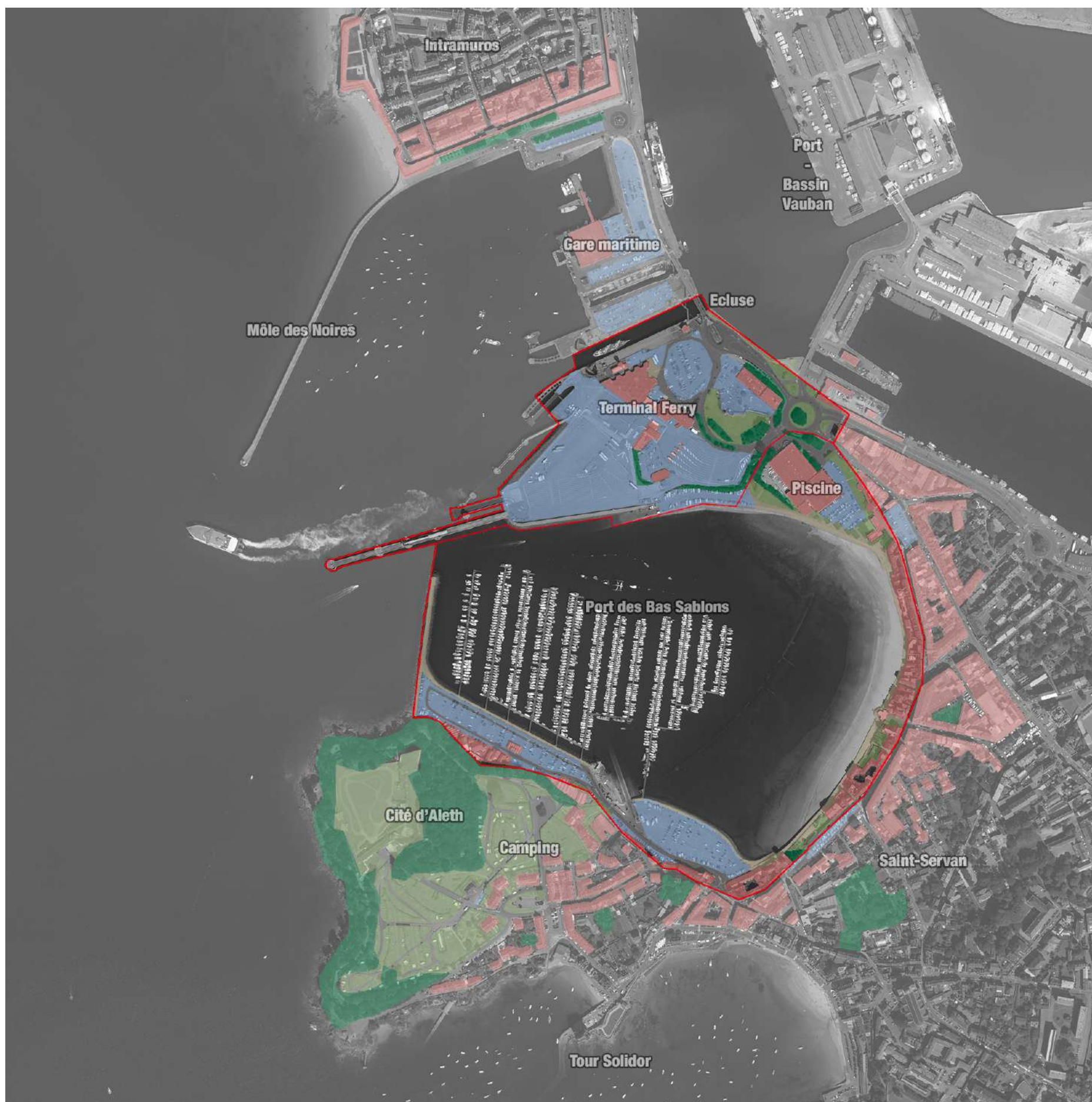
Sur l'ensemble des espaces Nord, ces caractéristiques ajoutent au manque de lisibilité des bâtiments portuaires à usage public.

Pour la partie Sud des espaces portuaires, au niveau du port des bas sablons, les espaces stationnés sont principalement présents aux abords directs du port, destinés uniquement aux véhicules en partie Ouest, ils ont une utilisation mixte sur la partie Est, où certains bateaux sont installés lors des opérations de carénage réalisées par les propriétaires.

Les espaces stationnés n'offrent aucune place aux piétons et consomment une part importante du bord à quai.

D'une manière générale, les espaces stationnés ne bénéficient d'aucun travail de valorisation paysagère. L'usage prime sur l'image et aucune stratégie de mise en valeur des accès aux équipements par les piétons n'est opérée.

Nous pouvons également remarquer que l'augmentation de la pratique du camping-car induit une utilisation des terrains du camping naturels par des véhicules. L'impact généré par cet usage a un impact sur la perception des espaces en connexion entre la cité d'Aleth et le quartier de Saint-Servan.



2.2.6 Perceptions générales

La composition générale de l'organisation spatiale laisse apparaître un territoire morcelé, les nappes de stationnements contrastent avec les formes bâties, quand la végétation ne peut s'installer que sous forme de masses.

Il y a peu d'imbrication des composantes et cela se ressent en termes d'impact des zones contraignantes.

Par exemple, au nord, les nappes de stationnements qui constituent le pied des bâtiments portuaires ne permettent pas de percevoir clairement la présence ou l'accès de ces équipements.

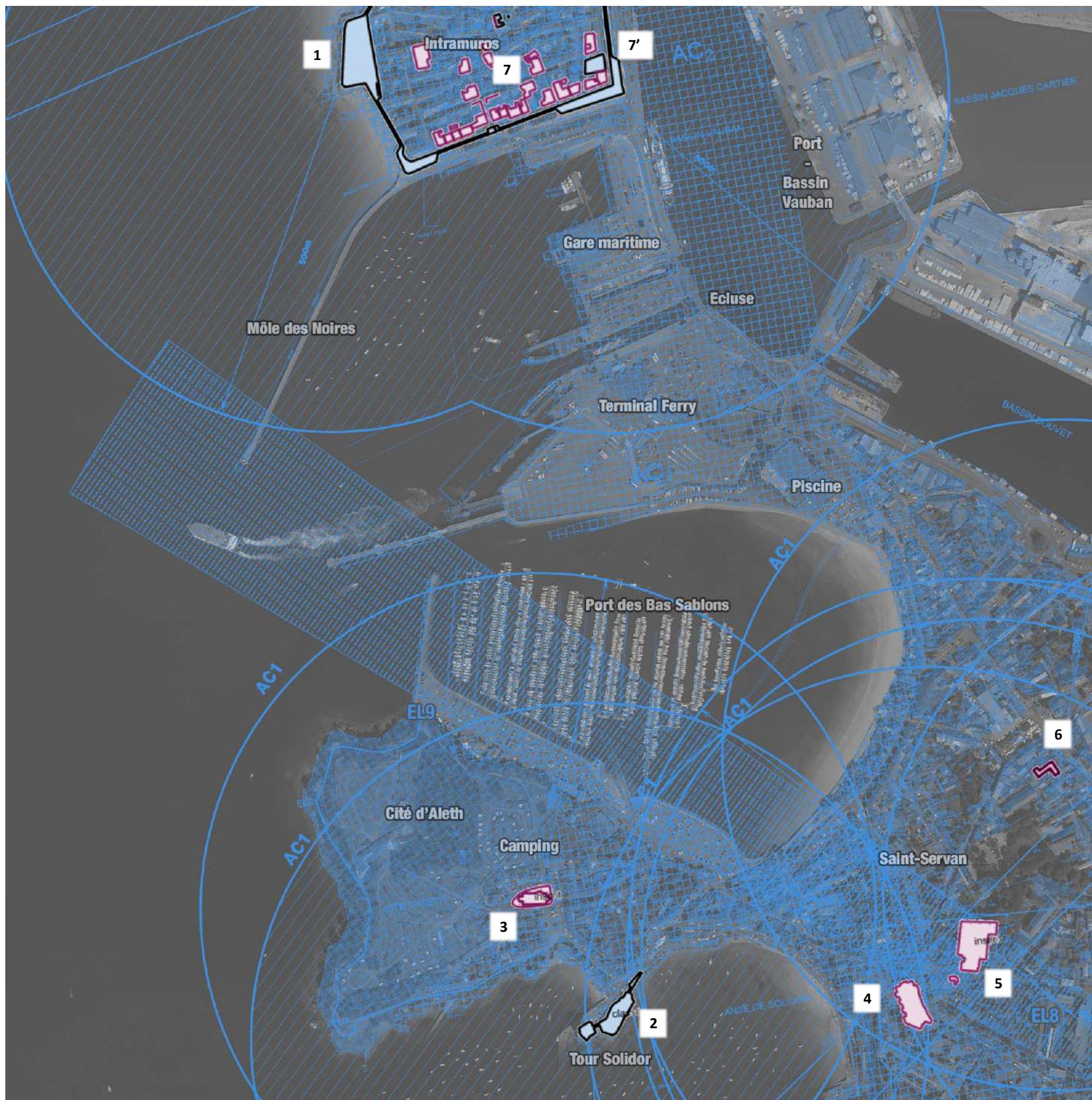
Ces nappes ont également un impact sur la qualité du parcours piéton d'intra-muros au port des Bas-Sablons, le piéton est relégué à un parcours sur un trottoir sablé le long de la chaussée ou condamné à serpenter au milieu des stationnements.

Au Sud, le parking du port des Bas-Sablons par son uniformité a un impact que l'usager a bien du mal à oublier. Depuis la cité d'Aleth, il constitue un premier plan de mauvaise qualité. Depuis le bord à quai, les capots de véhicule, ne laissent que peu de place à l'expérience piétonne du port.

Le manque d'imbrication des composantes, souvent au profit du stationnement génère une qualité de pratique peu engageante, malgré un socle patrimonial de qualité.

Bilan des surfaces terrestres				
Type	Terminal du Naye en M2	En pourcentage	Anse des Bas-Sablons en M2	En pourcentage
Surfaces bâties	8170	8%	24300	31%
Parkings	42400	40%	23800	30%
Espaces d'activités portuaires	12750	12%		0%
Circulations automobiles	10100	9%	6600	8%
Circulations piétonnes	1130	1%	11150	14%
Surfaces végétalisées basses	5600	5%	6050	8%
Surfaces végétalisées hautes	5900	6%	2630	3%
Sans affectations affirmées	21210	20%	4060	5%
Total	107260	100%	78590	100%

Source : Géoportail



Servitudes urbanistiques > Source : PLU de Saint-Malo, planches 4 et 8 | Sites classés en bleu, Sites inscrits en violet

2.3 Composantes patrimoniales réglementaires

La riche histoire de Saint-Malo a légué au territoire un important patrimoine bâti qui fait aujourd'hui encore la renommée de la Cité Corsaire (remparts, constructions en pierre, etc.). Adossées à un règlement d'urbanisme (PLU) adapté à la morphologie urbaine du quartier, de nombreuses servitudes patrimoniales couvrent le territoire, correspondant à des sites et à des immeubles classés ou inscrits. Les périmètres de protection de 500 m autour des monuments sont prescrits pour préserver les caractéristiques du site dans lequel est implanté le monument.

Par leur caractère ouvert sur le paysage, les espaces portuaires sont directement en co-visibilité avec de nombreux monuments. Leur aménagement devra justifier d'une correcte insertion paysagère et architecturale que ce soit pour les actions à entreprendre sur le terminal ferry ou le port de plaisance.

2.3.1 Sites classés et inscrits (AC2)

L'ensemble urbain d'Intra-muros est classé au patrimoine depuis 1926. Tous les terrains faisant partie du domaine public maritime sont inscrits au patrimoine depuis 1939.

2.3.2 Monuments historiques classés (AC1)

- les remparts entourant intra-muros pour lesquels les covisibilités sont importantes pour la partie terminal du Naye depuis et vers les espaces portuaires. (1)
- la cathédrale Saint Vincent Intra-muros pour laquelle les covisibilités sont confidentielles vers la partie terminal du Naye depuis les espaces portuaires. Toutefois, sa flèche représente un point de repère important depuis l'ensemble des espaces portuaires.
- L'hôtel Magon de la Lande à l'angle Sud Est d'Intra-muros pour lequel les covisibilités sont confidentielles pour la partie terminal du Naye depuis les espaces portuaires. (7')
- La tour Solidor (Saint-Servan) pour laquelle les covisibilités sont inexistantes pour la partie port des Bas-Sablons vers et depuis les espaces portuaires. (2)

2.3.3 Monuments historiques inscrits (AC1)

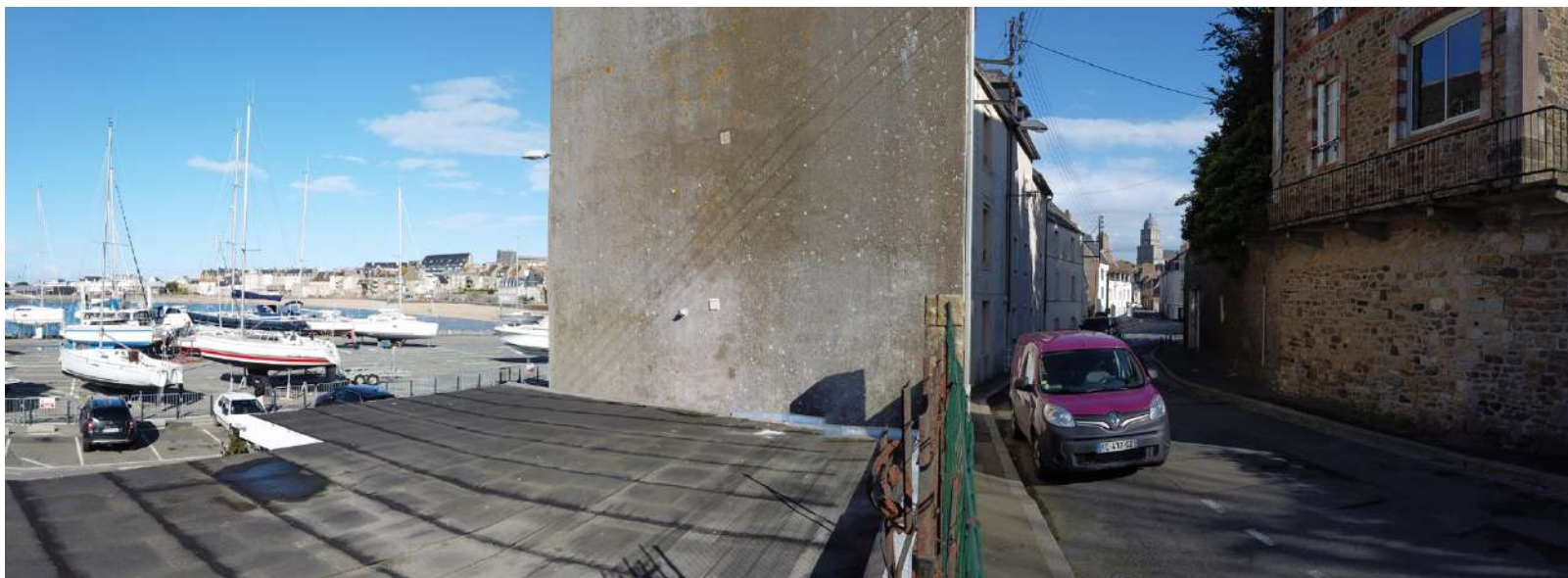
- les ruines de la cathédrale d'Aleth (Saint-Servan) pour lesquelles les covisibilités sont très confidentielles pour la partie port des Bas-Sablons vers les espaces portuaires. (3)
- l'église Sainte-Croix (Saint-Servan) pour laquelle les covisibilités sont possibles pour la partie port des Bas-Sablons depuis les espaces portuaires et inexistantes vers ceux-ci. (4)
- La malouinière le Valmarin et la maison Jeanne Jugan (Saint-Servan) pour laquelle les covisibilités sont inexistantes pour la partie port des Bas-Sablons vers et depuis les espaces portuaires. (5)
- L'hôtel du pélican (Saint-Servan) pour lequel les covisibilités sont inexistantes pour la partie port des Bas-Sablons vers et depuis les espaces portuaires. (6)
- Plusieurs constructions au sein d'intra-muros notamment Rue d'Orléans pour lesquels les covisibilités sont importantes pour la partie terminal du Naye vers et depuis les espaces portuaires. (7)

2.3.4 Autres servitudes

- EL 8 : Servitudes relatives aux centres de surveillance de la navigation aux amers, aux feux et aux phares formant un cône sur la zone Sud de l'anse des Bas-Sablons, du môle des noires au phare terrestre de la Balue. Le phare de la Balue constitue un alignement pour l'accès au port de Saint-Malo avec le phare du Grand Jardin (chenal de la petite porte) et avec le phare des Bas-Sablons (chenal intérieur).
- EL 9 : Servitudes de passage sur le littoral en application de l'article L.160-6 du code de l'urbanisme au pied de la cité d'Aleth



Les ruines de la cathédrale d'Aleth aux perspectives confidentielles vers les espaces portuaires



es. Toutefois, son clocher est régulièrement visible depuis les espaces portuaires, mais ceux-ci sont invisibles depuis les espaces publics de l'église.



covisibilité avec les espaces portuaires



La Cathédrale Saint-Vincent



de la rue d'Orléans à l'intérieur d'intramuros, en visibilité direct avec les espaces



en visibilité direct avec les espaces portuaires

Carte de l'entité paysagère de Saint-Malo et du clos-poulet (Source : atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine)



Côté littoral : Saint-Malo, vu depuis l'estuaire de la Rance

La cité close, en relation directe avec la mer, accompagnée de ses ports, est en soi un motif de paysage.

(Issu de l'atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine)



Côté terre : Exemple de La Mettrie au Chanoine

Les cultures, principalement légumières, sont ponctuées par une présence bâtie assez régulière, qu'il s'agisse des fermes ou des malouinières. Les arbres sont présents, mais ne constituent pas véritablement une maille bocagère. Un ancien moulin marque l'horizon.

(Issu de l'atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine)

2.4 Composantes paysagères

2.4.1 Rappel des grandes entités paysagères à l'échelle territoriale

L'atlas des paysages réalisé en 2014 considère une entité paysagère regroupant Saint-Malo et son arrière-pays dit le Clos-Poulet.

Saint-Malo se situe à une extrémité d'un triangle granitique sur l'estuaire de la Rance. Le Clos-Poulet formant un plateau plongeant dans la Manche ou la Rance.

Les grandes composantes sont :

La campagne côtière

L'arrière-pays se compose d'une campagne côtière, campagne formant une remarquable continuité paysagère depuis la Rance au sud jusqu'à la Manche au nord. Au contact des côtes, ces campagnes forment des paysages exceptionnels, et s'articulent également au rebord du côté de la baie.

Une côte exceptionnelle :

Entre Rothéneuf et Cancale, cette campagne s'étend jusqu'au rivage de la Manche. Festonnée de plages et de pointes, la côte offre une succession renouvelée de points de vue unissant la mer aux terres cultivées, en contraste avec les paysages de côtes urbanisées de Saint-Malo et de Cancale.

Au sud de Cancale, le rebord du Clos-Poulet domine la baie du Mont et offre des vues exceptionnelles, elles aussi en continuité avec les terres cultivées.

Les ports

À l'angle de la côte et de la Rance, la ville close de Saint-Malo est une véritable ville-paysage. Elle apparaît comme motif central au sein du paysage marin, notamment depuis la côte dinardaise de l'autre côté de l'estuaire.

Le motif de la ville close manifeste le contraste entre la concentration urbaine intramuros, et la nature extra-muros, le caractère naturel de la mer étant ici renforcé par l'intensité et la dimension « sublime » des marées et parfois des tempêtes.

Le rempart lui-même donne au visiteur la possibilité de faire l'expérience de cette dualité : il peut, au cours d'une promenade, observer les deux termes de ce « face-à-face » extrême. L'architecture militaire des remparts et des forts (Fort-National, petit Bé, la Conchée...) construit l'identité paysagère du site, structure la limite de la ville, mais aussi la position de l'observateur, touriste en promenade succédant au soldat faisant le guet.

Saint-Malo est un port, en réalité plusieurs ports qui se succèdent, offrant une succession de paysages spécifiques, entrecoupés par les séquences non urbaines de la cité d'Aleth ou de la côte du Rosais.

Saint-Malo est aussi une station balnéaire offrant de belles et grandes plages, accompagnées, le long du Sillon, par les villas, hôtels et thermes qui composent un paysage plus proche de celui de la côte d'Émeraude.

Saint-Malo forme donc une extrémité de territoire, urbain, maritime, où l'attractivité de son patrimoine et de ses équipements portuaires a formé un ensemble dense, en contraste par rapport à une campagne. Campagne aux bourgades parsemées et à l'activité maraîchère dense. Son développement côtier conditionné à la fois par son attractivité balnéaire et industrielle compose des espaces portuaires aux imbrications et cohabitations complexes que nous étudions dans le présent document de diagnostic.



2.4.2 Identification des entités paysagères composant la zone d'étude

Le terminal ferry du Naye et le port de plaisance des Bas-Sablons se caractérisent par une forte imbrication d'activités et d'usages, dans un contexte où les éléments paysagers ou architecturaux limitrophes sont qualitatifs, protégés ou reconnus. Le périmètre de perception se délimite par la géographie du site qui crée un fond de décors avec :

- au Nord le Môle des Noires et les remparts d'Intra-muros
- au Sud par la cité d'Aleth et le fond de l'anse des Bas-Sablons.

Au sein de cet espace, huit entités sont discernables en tant qu'unité paysagère en lien avec les perceptions visuelles offertes, les usages associés aux lieux ou l'ambiance générale s'en dégageant.

Soit du Sud au Nord :

1 - La Digue maritime des Sablons

Caractérisée par son rapport à la mer et les perspectives offertes sur la quasi-totalité des espaces portuaires étudiés.

2 - La Cité d'Aleth

La cité d'Aleth est un lieu très spécifique à l'échelle de l'anse des Bas-Sablons, faisant face à Intra-muros, elle offre des points de vue singuliers sur les espaces portuaires. Sa densité végétale joue parfois le rôle de filtre et les usages qu'elle accueille tranchent avec les autres espaces étudiés.

3 - Le port de plaisance des Sablons

Prenant place au cœur de l'anse, il génère une occupation du site singulière. Il joue également d'animation visuelle, proposant au grès des marais des perspectives très différentes.

4 - La Plage des Sablons

Site historique de la balnéarité malouine, la plage des sablons a considérablement évolué depuis plusieurs décennies, illustrant parfaitement les évolutions de l'Anse.

5 - L'interface Sud du terminal ferry

Entité spécifique d'une des plus grandes entités du site d'étude, sa situation spécifique, renforcée par une rupture physique et visuelle avec les espaces portuaires au Nord justifie son classement spécifique.

6 - Le terminal Ferry, l'écluse, la forme de Radoub et la gare de la Bourse

Vaste espace aux activités denses, ayant certainement le plus d'impact sur la perception des espaces portuaires, c'est un lieu qui propose toutefois des qualités, parfois mal valorisées.

7 - Le rempart d'Intra-muros

Frange Sud d'une cité historique mondialement reconnue, les perceptions proposées depuis ce site touristique sont certainement celles qui génèrent le plus d'attente et de contraintes vis-à-vis des espaces portuaires étudiés.

8 - Le Môle des Noires

À l'instar de sa cousine du Sud de l'anse, cette digue propose une perception maritime, finalement peu fréquente depuis les espaces portuaires, plus proches des lieux patrimoniaux, elle offre des perspectives importantes sur les espaces du terminal ferry, ce qui la différencie de la digue des Sablons

IDENTIFICATION DES COMPOSANTES PAYSAGÈRES LIÉES AU TERMINAL DU NAYE ET AU PORT DES BAS-SABLONS



Vue de l'emploi du granit dans les façades pleines des bâtiments



Vue du motif hexagonal de la gare maritime et de la difficulté d'utiliser les espaces extérieurs

3 Identification des composantes paysagères liées au terminal du Naye et au port des Bas-Sablons

3.1 La grammaire architecturale des constructions sur le terminal ferry du Naye

Les bâtiments contemporains à l'aménagement du terminal ferries sont effectifs depuis le milieu des années 1970. Leur conception a conjugué des besoins industriels dans un contexte de territoire neuf (polder) au sein d'un environnement bâti patrimonial lié à Intra-muros et par extension aux vestiges du fort du Naye. La réponse architecturale est donc une œuvre originale dans sa grammaire dont ces principaux attributs furent par la suite déclinés pour les bâtiments construits au cours des deux décennies suivantes.

3.1.1 Éléments constitutifs

La grammaire architecturale du terminal ferries s'appuie sur les éléments suivants :

- L'hexagone est décliné dans le mode constructif des bâtiments et dans les faïences au sol de la gare maritime. Cette dernière résulte de l'agrégation de trente hexagones de soixante-dix mètres carrés de surface. La façade Nord des locaux de service issus du programme des années 1970 reprend ce motif. Il est également reproduit dans la façade Sud de bâtiment logistique de 1993. Le bâtiment de la Police Aux Frontières (2005) reprend quant à lui uniquement la notion de façade biseautée pour ces pignons. L'origine du choix par le maître d'œuvre de l'hexagone n'est pas connue.
- Le granit est employé en parement initialement sur les façades pleines des bâtiments (gare maritime et annexes techniques). Il fait référence aux fortifications d'Intra-muros et du fort du Naye. Les bâtiments inclus en son sein ont toutes leurs façades habillées en pierre. L'usage du granit en façade s'estompe après 1993 (bâtiment logistique) pour n'être plus employé depuis (locaux Douanes et PAF).
- L'horizontalité de l'ensemble des constructions couplées à une hauteur maximale inférieure à cinq mètres est un choix qui permet aujourd'hui de limiter l'impact visuel des bâtiments du terminal ferries dans l'anse des Bas Sablons entre Intra-muros et Saint-Servan. Cette démarche d'atténuation de l'impact visuel est allée jusqu'à semi-enterrer une partie des bâtiments comme les sanitaires sur le terre-plein d'embarquement, la PAF et les Douanes. Au sein du fort, les constructions présentent aussi des altimétries les incluant dans la volumétrie générale des remparts.
- La couleur brun - rouge est appliquée sur les bardages métalliques et sur les structures en acier des constructions postérieures à 1993. Il n'y a pas une couleur unique, mais plutôt un camaïeu allant de la couleur bordeaux à celle rouille.

3.1.2 Relecture de la pertinence de ces éléments

Les choix initiaux dans l'aménagement des bâtiments peuvent s'analyser aujourd'hui dans la valeur ajoutée qu'ils apportent au fonctionnement quotidien des espaces :

- L'hexagone comme motif constructif confère à la façade des bâtiments des plissements pour lesquels l'utilisation des espaces incurvés est sans attrait fonctionnel comme la terrasse du bar de la gare maritime. Il complique le cloisonnement intérieur en figeant la géométrie des espaces, ceux-ci étant dès lors peu fragmentables et donc peu adaptables à l'évolution des besoins du trafic passager et des services connexes. L'extension de la gare maritime au début des années 2000 n'a pas suivi ce motif en alignant la façade Ouest sur le terre-plein. Ce motif est très fort dans une vue en plan masse, mais il ne répond pas aux besoins fonctionnels des bâtiments. Il apparaît peu pertinent de reconduire cet élément dans le futur.
- Le granit assure une continuité architecturale et plastique entre les constructions du terminal et celles d'Intra-muros et le fort du Naye. Sa reconduction devrait être laissée au choix du futur maître d'œuvre des bâtiments. Il pourrait rechercher l'instauration d'un dialogue architectural entre une construction contemporaine et le cadre patrimonial qui l'entour sans l'obliger à faire du *faux vieux* avec un usage exclusif du granit en façade.
- L'horizontalité et la discrétion des bâtiments du terminal tendent à nier l'existence de cette activité au sein du territoire malouin, et plus particulièrement comme étant une gêne visuelle par rapport à Intra-muros. Il est compréhensible que les bâtiments de services n'apportant pas une plus-value fonctionnelle au territoire s'effacent devant Intra-muros. La gare maritime est au contraire une porte d'entrée à ce territoire dont la légitimité devrait être renforcée. La mise en œuvre d'une verticalité, une fois encore dans un dialogue architectural entre le passé (Intra-muros) et le futur pourrait satisfaire le besoin d'identité qu'un tel équipement.
- Un RAL spécifique à la couleur brun – rouge devrait être retenu pour éviter les effets de camaïeu sur les bâtiments et superstructures du terminal ferries. L'élaboration d'une charte colorimétrique traitant du rendu de tous les équipements du site instaurerait une continuité dans l'expression des aménagements passés, à venir et futurs.



Vue des adaptations (définitives et provisoires) menées sur les bâtiments en hexagone

3.1.3 La valeur architecturale des constructions

Les constructions présentes sur le terminal ferries du Naye ont pour dénominateur commun au moins un élément de la grammaire architecturale précédemment identifiée. À cela s'ajoutent des effets de styles comme pour les bâtiments techniques de 1993 (verrière à facette) que l'on retrouve également sur la Gare de la Bourse. Enfin, le besoin d'une réponse immédiate en matière de locaux en fonction des aléas de trafics et de sécurité a introduit de nombreuses structures légères type Algéco à proximité de sites névralgiques sur le terminal (entrée ZAR et poste d'accostage).

3.1.3.1 Les bâtiments actuels du terminal ferries

Ces constructions n'offrent pas de valeur architecturale particulière. Elles ont répondu aux besoins fonctionnels du terminal à un moment donné sans satisfaire aujourd'hui les volumes de trafics, le confort d'usage et le niveau de contrôle exigé. La principale originalité dans l'aménagement de ces bâtiments est la représentation du motif hexagonal qui rend très difficilement l'adaptation des espaces intérieurs et des extensions sur l'extérieur. Dès lors une reconstruction de l'ensemble des bâtiments ne serait pas une perte patrimoniale pour le territoire. Cette solution radicale sera modérée par des impératifs budgétaires qui favoriseront certainement des restructurations lourdes.

3.1.3.2 Les bâtiments du fort du Naye

Le fort du Naye présente trois strates de construction qui n'appellent pas à un même niveau de préservation. La première correspond aux remparts construits pour la Redoute puis pour le fort militaire. Les principaux vestiges sont perceptibles au droit du giratoire du Naye et au-dessus du massif rocheux. Ils ont une valeur patrimoniale certaine sans être pour autant inscrits ou classés aux monuments historiques. La seconde strate correspond à la reconstruction des remparts du site dans les années 1970 dans un but initial de constituer un cadre bâti singulier pour les activités commerciales du port de plaisance des Bas Sablons. En conservant la même géométrie et modénature que les remparts historiques, cette reconstruction s'est appuyée à l'intérieur du fort sur des murs en béton banché. Cette situation correspond aux murs Sud-ouest, Est et Nord du fort. Elle recrée artificiellement l'enclot du fort et n'a de valeur historique que l'évocation du passé qu'elle porte. La troisième strate correspond aux constructions réalisées à l'intérieur des remparts reconstitués pendant la décennie 1980. Le port de plaisance ayant basculé sur Saint-Servan, la vocation commerciale des bâtiments ne fut pas mise en œuvre. Ce sont des activités administratives (Douanes, Services Ville, Pilotines) qui se sont implantées à l'intérieur suivant des bâtiments d'un à deux niveaux sans dépasser la hauteur du rempart historique et utilisant en façade Ouest le rempart reconstitué. L'intérieur de l'enclot est dédié au stationnement de véhicules et n'apporte aucun intérêt paysager. L'adaptation des deux dernières strates bâties à des fonctions / usagers différents pourrait s'envisager à condition d'assurer l'intégrité physique et la mise en valeur paysagère du rempart historique.



L'inadaptation ou l'état de certains bâtiments n'incite pas à les conserver



Les bâtiments PAF et Douanes ne présentent pas une valeur architecturale particulière



La présence de bâtiment en structure légère illustre en partie l'inadaptation des équipements



La première strate de construction correspond au rempart historique



La seconde et troisième strate de construction datent des années 1970 / 1980



Les nouveaux commerces de restauration aménagés après la relocalisation de la capitainerie

3.2 La grammaire architecturale des constructions sur le port de plaisance des Bas-Sablons

3.2.1 Trois périodes de construction des bâtiments sur le port

La construction des bâtiments sur le port de plaisance des Bas-Sablons s'est faite en trois étapes. La première débute à la création du port avec une unique entité (capitainerie et services associés) à la rotule entre le parking des plaisanciers et l'aire de carénage. Deux décennies plus tard (1988), de nouvelles constructions sont réalisées dans un renforcement en pied de l'ancienne falaise sur la partie nord-ouest du terre-plein. Ces bâtiments ont pour vocation d'accueillir des entreprises liées au nautisme suivant des entités de petites surfaces (250 à 300 m² d'emprise au sol). Leur implantation a la particularité d'être en éventail face au terre-plein portuaire. Enfin vers 2006, la relocalisation de la fonction Capitainerie dans un nouveau bâtiment en position plus centrale sur le terre-plein permet la réhabilitation de l'ancien bâtiment pour des commerces de restauration en ajoutant un étage supplémentaire à la construction initiale.

3.2.2 Éléments constitutifs de la grammaire architecturale des constructions du port

Les constructions sur le port de plaisance s'appuient sur les éléments suivants :

- Une implantation en pied de l'ancienne falaise (à l'exception de la Capitainerie) de la cité d'Aleth permettant de libérer le terre-plein portuaire pour le stationnement des plaisanciers.
- Une volumétrie des constructions limitée à deux niveaux en lien avec l'altimétrie du haut de falaise de manière à ce que la végétation de surface donne l'impression de coiffer les bâtiments. Les volumes ne masquent pas les vues depuis la rue de la Montre et le parcours de la Cité d'Aleth.
- Des toitures en deux pans avec une façade en pignon rappelant la typologie de « cabane » des constructions en arrière du port. Leur succession sur un même volume bâti apporte une expression architecturale contemporaine rappelant également les sheds des bâtiments industriels.
- Une palette de matériaux assez restreinte avec le granit, le verre et le bois dans la composition des bâtiments.

3.2.3 Relecture de la pertinence de ces éléments

L'ensemble des constructions sur le port de plaisance se tient bien. Elles présentent une échelle basse adaptée à la pratique piétonne et sont discrètes dans le rapport au grand paysage. L'usage commercial des bâtiments est plus complexe, car pour les restaurants et bars, leur orientation plein Nord est peu favorable pour la pratique de la terrasse tout au long de l'année. Cette situation se renforce avec l'interface directe des constructions avec le stationnement éloignant encore plus la proximité de l'eau, attente essentiellement recherchée par le client venant sur le port.



Les établissements liés au nautisme (1988) et la nouvelle capitainerie construite en position centrale sur le terre-plein



3.3 Synthèse des composantes paysagères

Au-delà des grandes masses décrites précédemment, les espaces portuaires sont occupés par différentes entités bâties ou surfaces aménagées.

On peut caractériser pour chaque entité des espaces portuaire :

- des émergences formées par des éléments bâtis.
- Des étendues formées par des surfaces au sol.

On distingue donc :

Terminal du Naye :

Émergences :

- a- Les remparts du fort du Naye
- b- La gare maritime et les bâtiments associés
- c- Les Rampes d'accès viaire aux navires
- d- La passerelle piétonne
- e- La clôture sud du terminal

Étendues :

- 1. Le parking public
- 2. Le terre-plein portuaire
- 3. Les douves du fort

Port de plaisance des Bas-Sablons :





Émergences :




- f- Les bâtiments portuaires de service ou commerciaux
- g- Les ducs-d'Albe d'amarrage
- h- La végétation qui coiffe la Cité d'Aleth

Étendues :




- 4. Le parking public


3.3.1 Synthèse des composantes paysagères du terminal ferry du Naye : perceptions diurnes

Types d'émergence		Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité
a - Rempart du fort du Naye		Rempart de 110 m sur 8 m de haut donnant sur une douve enherbée ; simplicité géométrique des murs se déployant linéairement en facette	Roche affleurante et pierre en granit
b - Gare maritime et autres bâtiments sur le site		Volumétrie basse (un seul niveau) sans émergence avec des géométries simples (rectangle ou hexagone) ; toiture plane ; forte discrétion des constructions à l'horizon	Utilisation du granit en façade ; extension et petites installations en construction métallique (peint en brun rouge) ; apparence très austère des constructions
c - Rampes d'accès viaire au navire depuis le terre-plein		Rampe routière inclinable de 75 m de long pour 10 m de large coulissant sur des mats d'une quinzaine de mètres de haut ; tablier métallique plein en latéral de la rampe	Outillage métallique s'appuyant sur des massifs en béton ; peinture des aciers en brun rouge
d - Passerelle piétonne pour le transbordement des passagers des navires		Passerelle couverte de 70 m de long pour 5 m de large pouvant s'élever à une dizaine de mètres guidée par des mats	Outillage métallique avec une galerie piétonne en verre ; peinture brun-rouge
e - Clôture périphérique		Barrière verticale de plusieurs mètres de haut (2,50 m) ceinturant le périmètre terrestre du terminal ferry	Treillis soudé surmonté de fils de fer barbelé ; effet répulsif du dispositif ; besoin pour des raisons de sûreté (ZAR)






Types d'étendues		Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité
1 - Parking public		Espace plan et uniforme ; constitue la seule interface entre la ville et le terminal	Enrobé noir pour un usage fonctionnel purement routier ; rudesse des perceptions et de l'usage par l'absence d'un accompagnement paysager
2 - Terre-plein portuaire		Espace plan constituant l'essentiel de la surface terrestre du terminal ferry ; occupation ponctuelle et dynamique par des véhicules lors des embarquements / débarquements	enrobés noirs pour un usage fonctionnel purement routier ; flexibilité de l'occupation de l'espace par les véhicules
3 - « douve » du fort		Espace unitaire (3 500 m²) en légère dépression	Pelouse grasse ; crée un fort contraste dans la perception du terminal avec les autres surfaces en enrobé noir




3.3.2 Synthèse des composantes paysagères du port de plaisance des Bas-Sablons : perceptions diurnes

Types d'émergence		Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité
f - Bâtiments portuaires de services ou commerciaux		Construction sur deux niveaux maximum s'incluant dans le profil du haut de falaise ; constitution de petites entités bâties ; toiture en deux pans avec façade en pignon	Matériaux nobles avec le granit en soubassement, le verre en façade et le métal en toiture ; alternative d'un bardage bois en façade
g - Ducs-d'Albe d'amarrage des pontons de plaisance		Massif cylindrique émergeant d'environ quinze mètres sur le plan d'eau à marée basse ; effet d'une forêt de mâts par le calepinage des pontons	Acier patiné par les eaux et les intempéries
h - Végétation surplombant l'ancienne falaise		Arbres de haute tige (pouvant aller jusqu'à une douzaine de mètres) ; densité variable apportant une profondeur à la perception	Essences végétales à la dynamique naturelle ; variabilité de la perception suivant les saisons

Types d'étendues		Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité
4 - Parking		Espace plan constituant l'essentiel de la surface terrestre du port de plaisance	Enrobé noir pour un usage routier

3.3.4 Synthèse des composantes paysagères du terminal ferry du Naye : perceptions nocturnes

Types d'émergence		Éclairage
a - Rempart du fort du Naye		Sans éclairage spécifique ; éclairage indirect avec les candélabres des terre-pleins portuaires
b - Gare maritime et autres bâtiments sur le site		sans éclairage extérieur spécifique ; éclairage indirect des façades par les candélabres du parking et des terre-pleins portuaires
c - Rampes d'accès viaire au navire depuis le terre-plein		Sans éclairage spécifique ; éclairage indirect avec les candélabres des terre-pleins portuaires
d - Passerelle piétonne pour le transbordement des passagers des navires		Sans éclairage spécifique ; éclairage indirect avec les candélabres des terre-pleins portuaires
e - Clôture périphérique		Eclairages installés sur le haut de la clôture, puissant, qui éclaire largement les bouts de pannes du port des Sablons

Types d'étendues		Éclairage
1 - Parking public		Candélabres hauts avec un rendu esthétique proche des parkings de supermarché ; sans recherche sur la qualité d'éclairage
2 - Terre-plein portuaire		Candélabres hauts avec un rendu esthétique proche des parkings de supermarché ; besoin d'une bonne visibilité pour des raisons de sureté (ZAR)
3 - « douve » du fort		Sans éclairage spécifique ; éclairage indirect avec les candélabres des terre-pleins portuaires et de la voie de circulation

3.3.3 Synthèse des composantes paysagères du port de plaisance des Bas-Sablons : perceptions nocturnes

Types d'émergence		Éclairage
f - Bâtiments portuaires de services ou commerciaux		Absence de spécificité à ce jour ; prédominance de l'éclairage du terre-plein portuaire sur la visibilité des bâtiments
g - Ducs-d'Albe d'amarrage des pontons de plaisance		Sans éclairage
h - Végétation surplombant l'ancienne falaise		Sans éclairage permettant de ne pas altérer le comportement de la biodiversité

Types d'étendues		Éclairage
4 - Parking		En périphérie par des candélabres à l'esthétique très urbaine

MISE EN ÉVIDENCE DES COMPOSANTES PAYSAGÈRES DEPUIS LES POINTS DE VUE EXTÉRIEURS AUX SITES DU TERMINAL DU NAYE ET DU PORT DE BAS-SABLONS



4 Mise en évidence des composantes paysagères depuis les points de vue extérieurs aux sites du terminal du Naye et du port des Bas-Sablons

Les espaces portuaires répondent à huit entités principales, chacune illustrée par des points de vue dits caractérisant dont un est retenu pour devenir le point de vue jalon.

Les perceptions depuis les points de vue sont variables en fonction de la vie du port, à marée haute ou basse, avec ou sans la présence d'un ferry, de jour ou de nuit.

La situation de Saint-Malo, port maritime, à l'embouchure de la Rance, propose également des points de vue depuis les espaces maritimes et depuis l'autre rive de l'estuaire qui sont abordés dans le présent document.

Cette carte définit la localisation des points de vue illustrés dans la suite du document, différenciant des points de vue permettant de caractériser les sous-entités paysagères appelées point de vue caractérisant et des points de vue jalon qui illustrent plus spécifiquement les atouts / contraintes et enjeux de points de vue caractéristiques par entités.

Entité 1 - La Digue maritime des Sablons

Caractérisée par son rapport à la mer et les perspectives offertes sur la quasi-totalité des espaces portuaires étudiés.

Entité 2 – La Cité d'Aleth

La cité d'Aleth est un lieu très spécifique à l'échelle de l'anse des Bas-Sablons, faisant face à Intra-muros, elle offre des points de vue singuliers sur les espaces portuaires. Sa densité végétale joue parfois le rôle de filtre et les usages qu'elle accueille tranchent avec les autres espaces étudiés.

Entité 3 – Le port de plaisance des Sablons

Prenant place au cœur de l'anse, il génère une occupation du site singulière. Il joue également d'animation visuelle, proposant au grès des marais des perspectives très différentes.

Entité 4 – La Plage des Sablons

Site historique de la balnéarité malouine, la plage des sablons a considérablement évolué depuis plusieurs décennies, illustrant parfaitement les évolutions de l'Anse.

Entité 5 – L'interface Sud du terminal ferry

Entité spécifique d'une des plus grandes entités du site d'étude, sa situation spécifique, renforcée par une rupture physique et visuelle avec les espaces portuaires au Nord justifie son classement spécifique.

Entité 6 – Le terminal Ferry, l'écluse, la forme de Radoub et la gare de la Bourse

Vaste espace aux activités denses, ayant certainement le plus d'impact sur la perception des espaces portuaires, c'est un lieu qui propose toutefois des qualités, parfois mal valorisées.

Entité 7 – Le rempart d'Intra-muros

Frangée Sud d'une cité historique mondialement reconnue, les perceptions proposées depuis ce site touristique sont certainement celles qui génèrent le plus d'attente et de contraintes vis-à-vis des espaces portuaires étudiés.

Entité 8 – Le Môle des Noires

À l'instar de sa cousine du Sud de l'anse, cette digue propose une perception maritime, finalement peu fréquente depuis les espaces portuaires, plus proche des lieux patrimoniaux, elle offre des perspectives importantes sur les espaces du terminal ferry, ce qui la différencie de la digue des Sablons



4.1 Entité 1 : les points de vue depuis la digue des Sablons

L'entité paysagère de la digue maritime des Sablons est caractérisée par le rapport qu'entretient cette digue avec l'estuaire de la Rance à l'Ouest, la cité d'Intra-muros par delà les ouvrages du terminal ferry du Naye au Nord et le port des Bas-Sablons à l'Est.

Ce site est un finistère, le promeneur n'ira pas plus loin à pied dans son parcours de l'anse des Bas-Sablons. L'utilisateur prend du temps, observe la vie du port et la mer. Trois angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue plein Nord en bout de digue (vue 1a)
- Vue plein Nord à l'amorce de la digue (vue 1 b)

Face au port de plaisance

- Vue plein Est à mi-parcours de la digue (vue J1)

PV1a : Depuis le bout de la digue à marée basse



PV1a' : Depuis le bout de la digue à marée haute :



4.1.1 Étude des points de vue caractérisant

4.1.1.1 Depuis le Nord de la digue

Au bout du bout, la perspective Nord est très impactée à hauteur d'Homme par l'ouvrage d'accostage des ferries, par la passerelle piétonne de liaison avec le navire et en moindre mesure par les émergences de la rampe d'accès ro-ro. Les perspectives vers Intra-muros sont inexistantes lorsqu'un ferry est en poste et très confidentielles lorsque le poste est libre. Cette perception est principalement due à la présence des ouvrages et équipements portuaires.

Les perspectives vers l'estuaire de la Rance sont complexes, le panneau d'affichage des marées obstrue les vues maritimes.

La vue Est sur l'espace portuaire des Bas-Sablons est agréable, à marée basse, la vue sur Saint-Servan apparaît au second plan, filtrée par les mâts des voiliers à quai et par les ducs-d'Albe de guidage des pannes flottantes.

4.1.1.2 Depuis le sud de la digue

Lorsque le ferry est présent, il faut se décaler sur le terre-plein portuaire des Bas-Sablons pour apercevoir Intra-muros, mais cela au sein des stationnements automobiles du port de plaisance. La gare maritime actuelle, toujours plus à droite sur la perspective n'est pratiquement pas perceptible du fait de son altimétrie basse.

À marée haute ou basse, les perspectives offertes depuis ce secteur mettent en avant les caractéristiques du front de mer malouin.

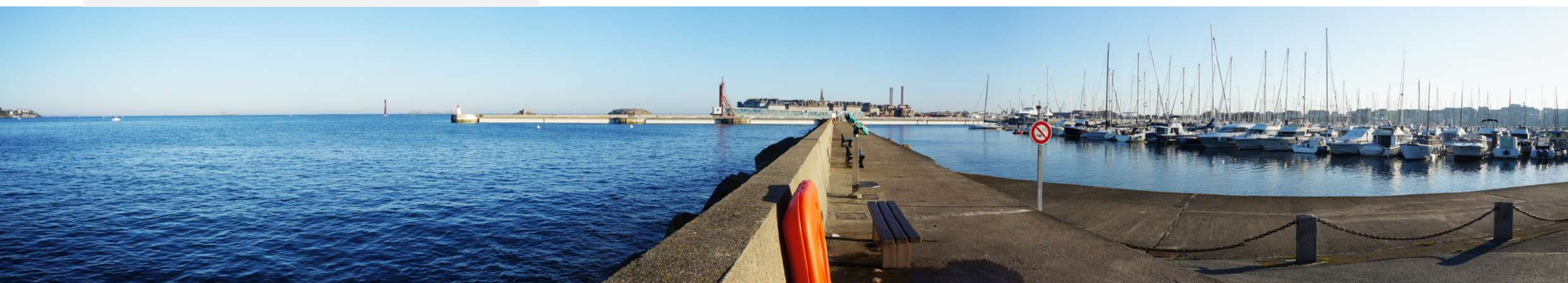
Sans ferry à quai, tout s'offre à nous, Intramuros, Saint-Servan, le port de plaisance et l'on prend la pleine mesure de la qualité du site.

La mauvaise qualité paysagère des espaces attribués aux piétons renforce la présence des voitures, omniprésentes dans ce secteur de la digue.

PV1b : Depuis le bout de la digue à marée basse avec le ferry



PV1b' : Depuis le bout de la digue à marée haute





4.1.2 Définition du point de vue jalon

La vue retenue (J1) s'inscrit depuis l'extrémité de la digue en regardant vers Saint-Servan et la Cité. La surlargeur en bout de digue permet un point de vue sur le secteur des Bas-Sablons, son port de plaisance et l'espace végétalisé de la cité d'Aleth. Le parking est moins présent visuellement.

La perspective sur l'autre rive de l'estuaire serait parfaite sans la présence du panneau d'affichage des marées.

Aucune mise en scène du lieu n'est offerte au visiteur.

Atouts :

- Rapport à la mer avec l'animation créée par l'entrée du port ;
- Perception de la cité d'Aleth et de Saint-Servan : enjeu d'insertion des constructions du port de plaisance dans le paysage.

Contraintes :

- Infrastructures du terminal ferry (digue d'amarrage, passerelle piétonne, émergences de la rampe roro) qui filtrent les perspectives sur Intra-muros : enjeu d'intégration des équipements dans le paysage ;
- Infrastructures d'amarrage des pontons du port de plaisance qui quadrillent le regard vers Saint-Servan : enjeu d'amélioration de leur rendu esthétique.

Enjeux complémentaires d'aménagement du site :

- Faciliter la promenade piétonne (sur la digue et à son accès) ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires.

PJ1 : Depuis l'extrémité de la digue à marée basse





4.2 Entité 2 : les points de vue depuis la cité d'Aleth

L'entité paysagère de la cité d'Aleth se caractérise par une topographie en promontoire au-dessus de l'anse des Bas-Sablons et par une végétalisation de ses coteaux.

Ce sont ces composantes qui guident les relations de l'entité avec les espaces portuaires. Le relief du site offre des points de vue de choix sur le territoire portuaire, mais la végétation dense et persistante, restreint l'ouverture des perspectives. Sept angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry et au port de plaisance

- Vue au pied du canon (vue 2e)
- Vue aux abords du camping (vue 2f)

Face uniquement au port de plaisance

- Vue à l'entrée du GR34 (vue 2g)

Face uniquement au terminal ferry

- Vue en pied de la cité (vue 2a)
- Vue le long de la promenade de la cité (vue 2b)
- Vue sur l'esplanade du musée (vue 2c)

4.2.1 Étude des points de vue caractérisant

4.2.1.1 *Au pied de la cité*

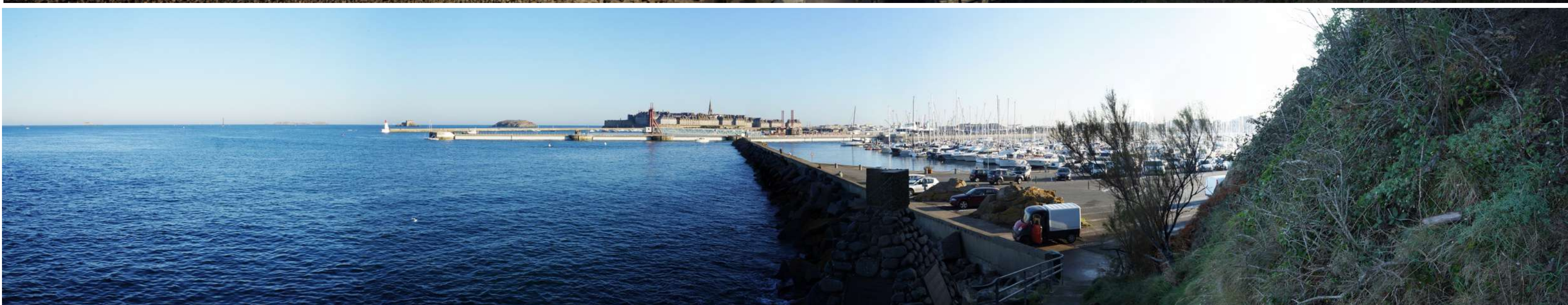
Depuis l'escalier Ouest, la mise en scène vers l'autre lieu que compose la cité d'Aleth est parfaite, on s'approche de la mer, la perception sur les îles et le large amplifie la transition d'un lieu à un autre.

Les perspectives sur Intra-muros sont possibles quand le ferry n'est pas là. Elles passent le filtre de l'ouvrage d'amarrage et de l'outillage composé de la passerelle piétonne et de la rampe roro.

Saint-Servan n'est plus visible. On perçoit le bout du parking.

La perception de la gare maritime du terminal du Naye est noyée dans celle des hangars portuaires du port de commerce, seule la vigie de la capitainerie émerge de la ligne d'horizon.

PV2a : Sur le coteau maritime à marée basse avec le ferry



PV2a' : Sur le coteau maritime à marée haute sans le ferry

4.2.1.2 *Le long de la promenade de la cité :*

En haut de l'escalier lorsque l'on croise le chemin du coteau de la cité d'Aleth, un point de vue similaire au précédent s'offre à nous.

Ce point de vue est marqué par une présence plus dense de la végétation qui cadre implicitement les vues.

Les terre-pleins portuaires sont loin, la gare maritime se distingue à peine derrière les mâts des unités de plaisance.

Intra-muros se détache légèrement au dessus du ferry. Les ouvrages portuaires du terminal ne constituent plus un masque sur la cité mais soulignent le pied du rempart. Le point de vue sur le littoral malouin est digne d'une carte postale.

Les perceptions paysagères sont généralement similaires en fonction des marées, seule la présence d'un ferry encombre les perspectives, notamment sur intramuros.

PV2b : Au pied de l'escalier de l'esplanade du musée à marée basse avec un ferry



PV2b' : Au pied de l'escalier de l'esplanade du musée à marée haute, sans ferry



4.2.1.3 Sur l'esplanade du musée :

L'esplanade forme un large plateau enherbé.

Son pourtour est largement boisé, les perspectives sont fermées.

À l'Ouest les perspectives vers la mer sont plus ouvertes et il faut se pencher pour percevoir les espaces portuaires.

Même lorsque l'on cherche à prendre un peu de hauteur en escaladant les contreforts, les perspectives restent bouchées.

Le mobilier d'assise installé ne cadre pas forcément sur des points de vue ouverts sur et les équipements de sécurisation composés de grillage simple torsion sont de piètre qualité coté mer.

PV2c : Sur la frange est de l'esplanade, le long du muret



PV2d : Près du belvédère



4.2.1.4 *Au pied du canon*

Sur le GR34, en redescendant vers l'Est, un belvédère aménagé autour d'une ancienne tourelle de canon propose un point de vue de choix sur l'anse des Bas-Sablons et les espaces du port de plaisance et du terminal ferry.

Les perspectives, cadrées par la végétation sont dégagées. La cité d'Intra-muros parvient à émerger au-dessus des ferries sans que les ouvrages n'altèrent sa perception.

Ce belvédère, aménagé, sécurisé, équipé de bancs permet d'apprécier une vue caractéristique des équipements portuaires malouins. Saint-Servan est perceptible à l'Est avec la plage des Bas-Sablons en socle urbain.

Au premier plan, en contrebas, l'aménagement sommaire du terre-plein en parking du port de plaisance présente une faible qualité paysagère et gâche un point de vue qualitatif.

À l'arrière-plan, le terre-plein portuaire du terminal ferry est bien visible, la gare maritime apparaît écrasée au sein de cet espace, son altimétrie en deçà de celle des hangars du port de commerce participe à ce constat.

PV2e : Le long de la main courante à marée basse avec un ferry



PV2e' : Le long de la main courante à marée haute sans ferry



4.2.1.5 Aux abords du camping

Un peu plus bas en retournant vers Saint-Servan, dès que l'on s'approche du camping, un nouveau point de vue apparaît. Il offre le même type de perspectives que la vue précédente, laissant apparaître au premier plan les arrières des bâtiments commerciaux du port des sablons, et son parking.

La mer est moins visible, la cité d'Intra-muros se distingue même avec la présence d'un ferry amarré au poste 2.

Quelques bancs sont disposés le long de la haie du camping.

Le camping est présent visuellement, la haie basse permettant des perspectives vers le port. Cela implique que le camping soit également visible depuis le chemin.

PV2f : Aux abords du camping à marée basse avec un ferry



PV2f' : Aux abords du camping à marée haute sans ferry



4.2.1.6 À l'entrée du GR34

À l'Est, en quittant les espaces du port de plaisance des Bas-Sablons, le Chemin de Grande Randonnée GR34 emprunte le chemin côtier qui prend rapidement de l'altitude pour gravir et longer la cité d'Aleth.

Au premier plan, les espaces techniques liés à la mise à l'eau du port de plaisance sont très présents visuellement et encombrés de nombreux équipements.

Au second plan, à marée haute ou basse, les navires de plaisance, par leurs mâts ou par leur simple présence composent une perspective filtrée sur la cité d'Intra-muros. La présence du terminal ferry se devine uniquement par la masse du navire en poste.

La vue sur la plage des Sablons permet d'apprécier la qualité du front bâti de la digue.

PV2g : À l'entrée du GR à marée basse avec un ferry



PV2g' : À l'entrée du GR à marée haute sans ferry





4.2.2 Définition du point de vue jalon

Le point de vue 2f aux abords du camping illustre bien les caractéristiques perçues des espaces portuaires depuis la cité d'Aleth :

- Les vues sur l'arrière des constructions commerciales du port de plaisance questionnent sur la typologie des bâtiments afin qu'ils ne génèrent pas de gênes visuelles ;
- La vue sur le parking du port de plaisance questionne la faiblesse de son paysagement alors que l'environnement limitrophe est de grande qualité ;
- La vue sur les ouvrages d'amarrage et de transbordement du terminal ferry questionne sur le dialogue esthétique qu'ils peuvent avoir avec la cité d'Intra-muros mais également sur l'annulation de leur perception dès que le promeneur prend un peu de hauteur sur le relief de la cité d'Aleth ;
- La végétation qui conditionne des points de vues, généralement qualitatifs, mais peu nombreux.

Globalement, la cité d'Aleth offre de très belles perspectives sur les espaces portuaires. Une gestion maîtrisée des boisements permettrait l'ouverture d'autres vues. Leur aménagement permettrait d'agrémenter la perception des activités du port de plaisance et du terminal ferry pour les usagers du GR.

Atouts :

- Points de vue sur l'ensemble des espaces portuaires avec un enjeu de leur traitement esthétique ;
- Végétation dense qui permet « de coiffer » les constructions sur le port de plaisance des Bas-Sablons.

Contraintes :

- Faible qualité de l'aménagement du parking du port de plaisance ;
- Activités portuaires au pied de la butte de la cité d'Aleth nécessitant une intégration volumétrique et paysagère qualitative ;
- Présence du camping et de ses nuisances visuelles en période estivale.

Enjeux d'aménagement du site :

- Faciliter la promenade piétonne ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires ;
- Travailler avec la végétation pour aménager des perspectives maîtrisées sur les points de vue qualitatifs et masquer les points de vue négatifs.

PJ2 : Aux abords du camping à marée haute sans ferry





4.3 Entité 3 : les points de vue depuis le port des Bas-Sablons

L'entité paysagère du port de plaisance des Bas-Sablons est caractérisée par son usage nautique. Son plan d'eau aménagé (1 200 places de port) occupe une surface conséquente de l'anse des Bas-Sablons. La perception de ces installations est par ailleurs très variable au grès des marées à cause de l'important marnage existant dans ce port.

L'équipement nautique est adossé à un vaste espace minéralisé, poldérisé en pied de falaise, servant à la fois d'accès, de zone de stationnement et de zone technique pour les activités des plaisanciers.

Cet espace se caractérise par sa monotonie et par sa faible qualité paysagère qui laissent peu de place aux piétons. Ces derniers bénéficient pourtant de points de vue qualitatifs sur les activités de plaisance. Quatre angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry et au port de plaisance

- Vue depuis l'Ouest du port (vue 3a)
- Vue aux abords de la mise à l'eau (vue 3 b)

Face uniquement au port de plaisance

- Vue aux environs du parking du bourg de Saint-Servan (vues 3c et 3d)

4.3.1 Etude des points de vue caractérisant

4.3.1.1 Depuis l'Ouest du port

À marée basse, l'espace de mouillage du port de plaisance s'enfonce de plusieurs mètres par rapport au terre-plein portuaire. Ce décaissement offre une vue filtrée sur le reste des espaces portuaires, en particulier des ouvrages soutenant le terre-plein du terminal ferry. Les ducs-d'Albe du port de plaisance sont très présents, les pannes semblent inaccessibles.

À marée haute, les bateaux plus proches du terre-plein portuaire et filtrent les perspectives sur l'anse des Bas-Sablons.

Le parking, très proche du bord à quai, n'est séparé de la zone de déambulation en béton que par une chaîne et du mobilier disparate.

Les voitures sont très proches du quai, qui à marée basse, est trop abrupte pour un piéton pour avoir la sensation de bénéficier d'un espace sécurisé.

Le terminal ferry est peu perceptible, masqué par les mâts et les ducs-d'Albe. La cité d'Intra-muros est visible à l'arrière-plan.

PV3a : Au pied de la rampe à marée basse avec un ferry



PV3a' : Au pied de la rampe à marée haute sans ferry



4.3.1.2 Aux abords de la mise à l'eau

À la rotule entre le port de plaisance et la plage des bas-Sablons, les perceptions visuelles sont très différentes en fonction des marées.

À marée basse, les vues sur la cité d'Intra-muros sont franches, sa silhouette se détachant des mâts et les installations du terminal ferry n'opèrent aucun masque. Plus bas, le barrage, qui sépare la plage et le port, est visible et compose une délimitation franche entre les deux entités de l'anse.

À marée haute, la plage disparaît offrant un espace uniforme où plage et port se confondent. À l'est, les logements bordant la digue composent la limite de l'anse des Bas-Sablons.

La proximité du parking ne facilite pas la promenade piétonne en bord de rive même si le béton au sol est de meilleure qualité que sur le reste du port de plaisance.

Les activités du terminal ferry sont peu ou pas perceptibles. Seule la présence du ferry est significative, tout en étant éloignée du cône de vue sur Intra-muros.

PV3b : Aux abords de la mise à l'eau à marée basse avec un ferry



PV3b' : Aux abords de la mise en eau à marée haute sans ferry

4.3.1.3 Aux environs du parking du bourg de Saint-Servan

À l'angle Sud Est du port de plaisance, en articulation avec la digue, les perspectives sont qualitatives près de l'eau, le phare des Sablons marquant le début de la digue.

Le parking, qui peut être mobilisé pour les activités portuaires est de faible qualité paysagère, son impact est important sur la perception du lieu.

L'espace stationné, uniforme, sans écriture franche, occupé d'une manière disparate voir anarchique par des voitures ou des bateaux en carénage, ne laisse au piéton qu'un mince cordon sur le bord à quai pour déambuler et profiter des paysages offerts par l'anse.

Les perspectives sur la cité d'Intra-muros depuis le carrefour avec l'anse des Bas-Sablons au premier plan, sont gênées par un parking mal aménagé.

PV3c : Au bord de l'eau à marée basse



PV3d : À l'entrée du parking à marée haute





4.3.2 Définition du point de vue jalon

Le port de plaisance des Bas-Sablons est un espace essentiel de l'anse éponyme qui en a transformé sa perception. Sur terre et surtout sur l'eau, les fonctions nautiques ont pris l'ascendant sur la vocation balnéaire de fond de baie.

À terre, le promeneur se contente d'un espace de déambulation, étroit et de piètre qualité paysagère alors que les perspectives offertes sur les espaces portuaires sont qualitatives avec la cité d'Intra-muros en arrière-plan.

La perception du terminal ferry est résiduelle, s'effaçant derrière un premier plan occupé par le port de plaisance et un second plan habillé d'une masse végétale.

Atouts :

- Points de vue sur l'ensemble des espaces portuaires de plaisance et espaces balnéaires avec un enjeu de mise en valeur des ducs-d'Albe à marée basse ;
- Points de vue sur la digue du fond de l'anse et surtout sur la cité d'Intra-muros sans gêne de la part des infrastructures du terminal ferry.

Contraintes :

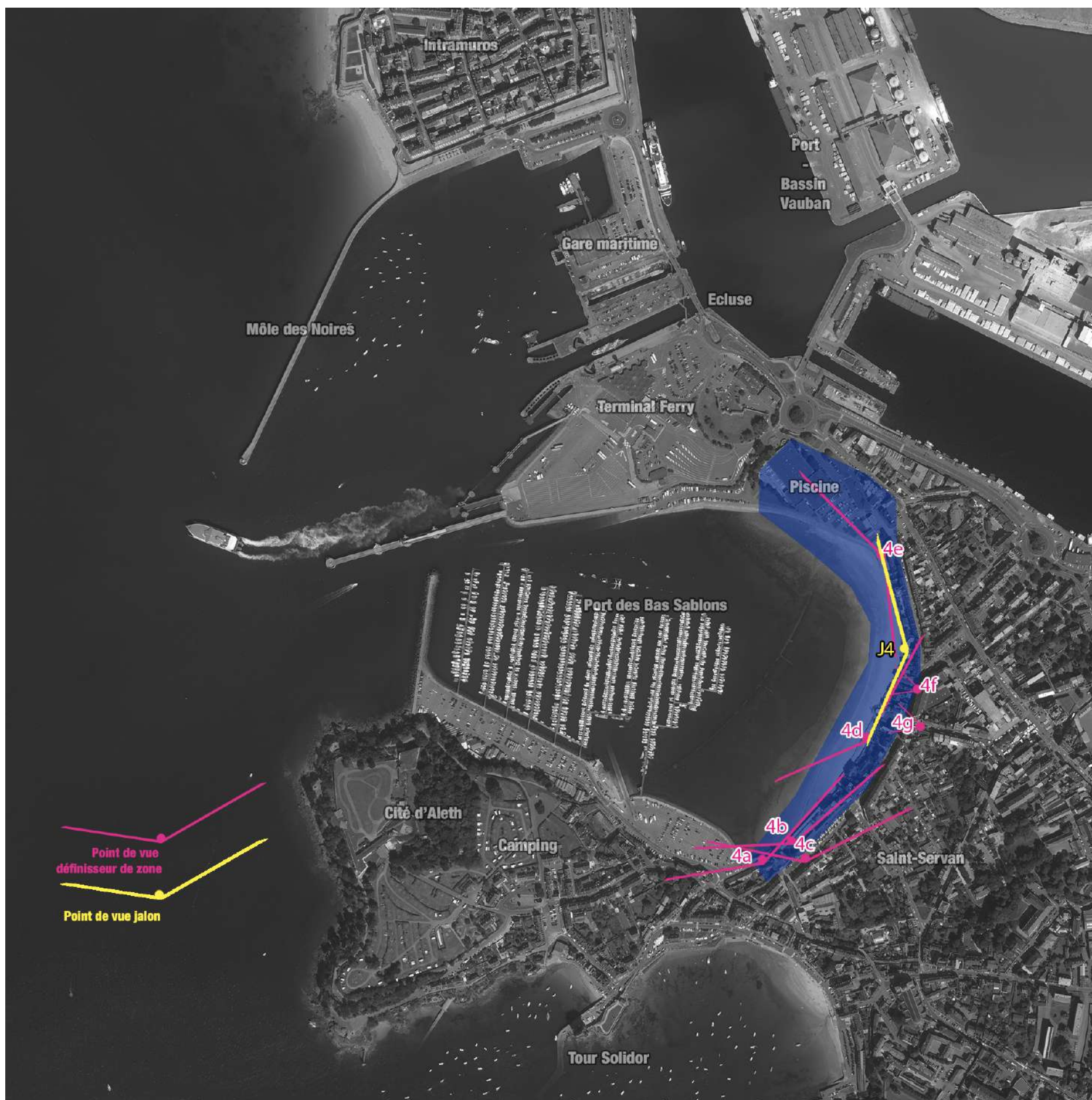
- Faible qualité des aménagements ;
- Impact important des espaces destinés au stationnement nécessitant une intervention paysagère de qualité.

Enjeux d'aménagement du site:

- Faciliter la promenade piétonne ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires ;
- Requalifier les espaces destinés aux piétons ;
- Créer un dialogue plus harmonieux avec les activités à terre du port de plaisance.

PJ3 : Entre le port et la plage à marée basse





4.4 Entité 4 : les points de vue depuis la plage des Bas-Sablons

L'entité paysagère de la plage des Bas-Sablons est fondée sur une image balnéaire composée par un cordon formant la frange Est de l'anse.

Une longue promenade s'étend en pied d'un front de mer bâti qui ménage ça et là quelques minces percées visuelles depuis le quartier de Saint-Servan.

L'espace visuel est très ouvert, à marée haute ou à marée basse. Les perspectives lointaines sont toujours possibles, en particulier sur la cité d'Intra-muros. Les espaces d'usage sont limités à la digue à marée haute.

Les perspectives sur la mer sont impossibles à cause des masques opérés par les installations du port de plaisance et du terminal ferry. Sept angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry et au port de plaisance

- Vue aux abords de la piscine (vue 4e)
- Vue depuis les rues du bourg (vue 4f)

Face uniquement au port de plaisance

- Vue à l'angle Sud de la digue (vue 4a)
- Vue au niveau du jardin (vue 4 b)
- Vue au niveau de la Place Monseigneur Duchesne (vue 4c)
- Vue au niveau du restaurant belvédère au centre de la digue (vue 4d)
- Vue depuis les rues du bourg (vue 4g)

4.4.1 Étude des points de vue caractérisant

4.4.1.1 À l'angle Sud de la Digue

À l'angle Sud, les perspectives sur l'anse des Bas-Sablons sont très ouvertes. Il se dégage du lieu une impression d'infini, le cordon bâti à l'Est accompagnant le regard vers la cité d'Intra-muros.

Le revêtement de la digue n'est pas très valorisant, même s'il est fonctionnel.

Le terminal ferry est imperceptible.

Le parking du port des Bas-Sablons est très impactant visuellement et nuit à la qualité paysagère de cet angle de vue.

PV4a : À Marée basse la plage se livre



PV4a' : À Marée haute la digue comme refuge

4.4.1.2 *Au niveau du jardin et de la place Monseigneur Duchêne.*

Rare dent creuse le long de la digue, le jardin public, associé à un parking permet de prendre du recul visuellement sur la frange Est de l'anse.

La cité d'Intra-muros et celle d'Aleth cadrent l'anse. La mer n'est pas perceptible directement. Seule l'ouverture de l'horizon en permet sa perception.

PV4b : Depuis le jardin à marée basse



PV4c : Depuis la place

4.4.1.3 Au niveau du restaurant belvédère au centre de la digue

La digue devient un peu plus large au niveau d'un restaurant central formant un obstacle dans le parcours piétonnier.

L'arrêt s'impose et l'entité paysagère de la plage est clairement perceptible.

Au Sud, la cité d'Aleth, végétale, douce, se détache et termine la perspective amenée par le bourg de Saint-Servan. Le parking du port de plaisance n'est plus perceptible, et le phare indique la fin de la digue.

Au Nord, la cité d'Intra-muros, dense, compact, minéral donne l'impression de constituer l'autre rive de l'anse.

Seul le ferry rappelle la présence toute proche du terminal qui lui est dédié. Les installations à terre sont protégées par le bosquet d'arbre derrière la piscine. Le terre-plein et la digue d'amarrage occultent la perspective sur la mer.

PV4d : Au bord de l'eau à marée basse



PV4d' : À l'entrée du parking à marée haute



4.4.1.4 Aux abords de la piscine.

Le front bâti qui bordait jusque-là la digue est moins présent. Les espaces terrestres sont plus libres. Une végétation arbustive verte et du stationnement occupent les espaces non bâtis.

La cité d'Intra-muros n'est plus visible. Le port de plaisance s'éloigne. La cité d'Aleth devient l'élément de perspective qui se détache de l'horizon avec en pied le volume des constructions assurant l'offre commerciale et de service du port de plaisance.

En l'absence de ferry, les superstructures de la rampe roro et de la passerelle piétonne du poste 2 du terminal ferry se détachent sur l'horizon.

La marée compose toujours les différences de perception d'une anse qui offrent des angles de vue très ouverts.

En arrière-plan, l'autre rive de l'estuaire est perceptible.

PV4e : Devant la piscine à marée basse



PV4e' : Aux abords de la piscine à marée haute



À Marée haute avec le ferry :



PV4g : Depuis une rue de l'Amiral Magon formant un belvédère, la connexion avec le port

4.4.1.5 Depuis les rues du Bourg

Les quelques percées visuelles qu'offre le front bâti de la digue permettent par moment d'apercevoir les espaces portuaires.

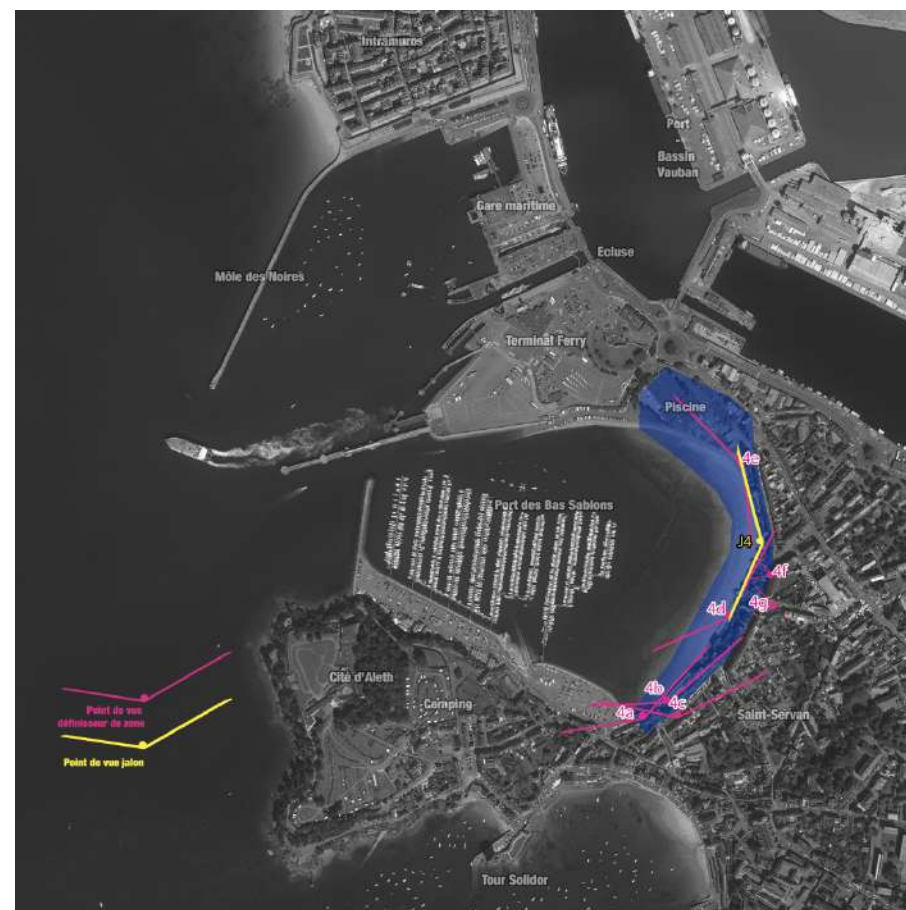
Lorsque le ferry n'est pas en poste, les perspectives sur le large sont possibles.

Les superstructures du terminal ferry sont bien visibles.

Au centre de la digue, en prolongement de la rue de l'Amiral Magon, la terrasse perspective en formant



PV4f : Sans le Ferry, la perception du large



4.4.2 Définition du point de vue jalon

La digue des Bas-Sablons est un lieu qui n'a subi que peu de transformations directes depuis l'après-guerre. La digue longeant un cordon bâti et la plage sont conformes aux usages prévalant depuis des décennies. Cette impression se lit également dans l'articulation des espaces balnéaires avec le quartier de Saint-Servan.

Néanmoins la mutation importante d'espaces adjacents comme le port de plaisance des Sablons ou le terminal ferry du Naye ont considérablement transformé les perspectives et perceptions qui étaient offertes jusqu'alors.

La digue promenade est peu mise en valeur en termes d'aménagement paysager, malgré le potentiel que représente cette entité à l'échelle de la commune.

Atouts :

- Qualité des perceptions paysagères depuis la plage et la digue qui valorise la commune de Saint-Malo ;
- Points de vue sur la cité d'Aleth (avec l'enjeu de poursuite de l'insertion qualitative des bâtiments dans l'épaisseur de la falaise), d'Intra-muros et le port de plaisance des Bas-Sablons.

Contraintes :

- Faible qualité des aménagements ;
- Aucune visibilité sur la mer malgré une position historiquement ouverte sur l'estuaire de la Rance.

Enjeux d'aménagement du site :

- Faciliter la promenade piétonne ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires ;
- Requalifier les espaces destinés aux piétons ;
- Créer un lien plus qualitatif avec l'arrière digue coté Saint-Servan.

PJ4 : Sur la digue à marée haute





4.5 Entité 5 : les points de vue depuis le Sud du terminal ferry

Les espaces limitrophes au Sud du terminal ferry du Naye sont caractérisés par leurs usages, ou par leur manque de lisibilité d'usage.

Les espaces stationnés prenant place entre les clôtures du terminal et la cale de mise à l'eau des Bas-Sablons présentent des caractéristiques liées à la valeur fonctionnelle d'usage plus qu'à la qualité d'image.

Les délaissés ou clôtures formant la limite avec le terminal ferry sont néanmoins contrebalancés par les perspectives offertes sur la frange sud de l'anse des Bas-Sablons. Quatre angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue sur le parking de la digue (vue 5a)
- Vue entre la piscine et le terminal (vue 5d)

Face au port de plaisance

- Vue sur la cale de mise à l'eau (vues 5b et 5c)

4.5.1 Étude des points de vue caractérisant

4.5.1.1 Sur le parking de la Digue

Les perceptions sont contrastées avec la clôture du terminal, haute, sécuritaire, qui n'accorde aucune valeur à l'esthétique.

Les places de parkings, agrémentées de blocs béton, sont occupées par des remorques et des camionnettes. Les espaces piétons ne sont pas définis.

Toutefois, en tournant le dos à ce manque d'organisation, l'anse des Bas-Sablons offre une de ses plus belles perspectives, le port de plaisance au second plan laisse la vue libre sur la digue et son cordon bâti, la cité d'Aleth émerge sur l'Ouest ; la marée faisant varier le premier plan.

À l'extrême Ouest, une mince fenêtre entre la digue du large et du terminal permet même d'apercevoir l'autre rive de l'estuaire.

PV5a : Sur le Parking, en regardant le terminal à marée basse



PV5b : Sur le parking, en regardant le secteur des Bas-Sablons à marée basse



4.5.1.2 Sur la Cale du Naye

À l'extrême ouest, en s'aventurant sur la cale de mise à l'eau et en s'affranchissant de la vue sur la clôture du terminal ferry, la vue sur l'anse des Bas-Sablons est qualitative. À marée basse, l'impact visuel des ducs-d'Albe est important.

L'intégralité des éléments de perception territoriale s'offre à l'observateur, l'autre rive de l'estuaire est perceptible.

Toutefois, la cale peut être très occupée par des véhicules divers liés aux différents usages y afférents (poids lourds, véhicules avec remorques) ceux-ci y stationnent parfois.

On notera également la présence de la clôture du terminale qui prend place directement sur le dessus du parapet. Doublée de deux rangs de barbelés, cet équipement est globalement dur visuellement, même si l'échelle de perception en limite l'impact et la présence.

PV5c : À Marée basse, au pied de la digue du terminal

PV5b' : À marée haute, en regardant le secteur des sablons



4.5.1.3 *Entre la piscine et le terminal*

En rotule avec les espaces Nord du terminal, la voie longeant la piscine permet l'accès au parking. Elle s'inscrit sous une allée de conifères.

La perspective sur la cité d'Aleth à l'horizon est perturbée par des abords du cheminement qui sont peu qualitatifs avec l'arrière de la piscine et les portiques du terminal d'embarquement.



PV5d : Sur la voie d'accès au parking



4.5.2 Définition du point de vue jalon

La zone Sud du terminal ferry est caractérisée par un manque de lisibilité des usages et par une piètre qualité paysagère. Cela contraste avec la qualité de certaines perceptions et perspectives sur l'anse des Bas-Sablons.

L'indéfinition des usages, renforcée par des aménagements disparates et peu qualitatifs crée une perception peu qualitative du lieu. Blocs béton, clôtures brutales, espaces piétons non définis, zones végétalisées subies ne permettent pas d'apprécier pleinement les points de vue offerts par cette zone stratégique entre les parties Nord et Sud des espaces portuaires.

Atouts :

- Qualité des perceptions paysagères au Sud ;
- Perceptions sur la mer et l'estuaire ;
- Frange végétalisée partiellement.

Contraintes :

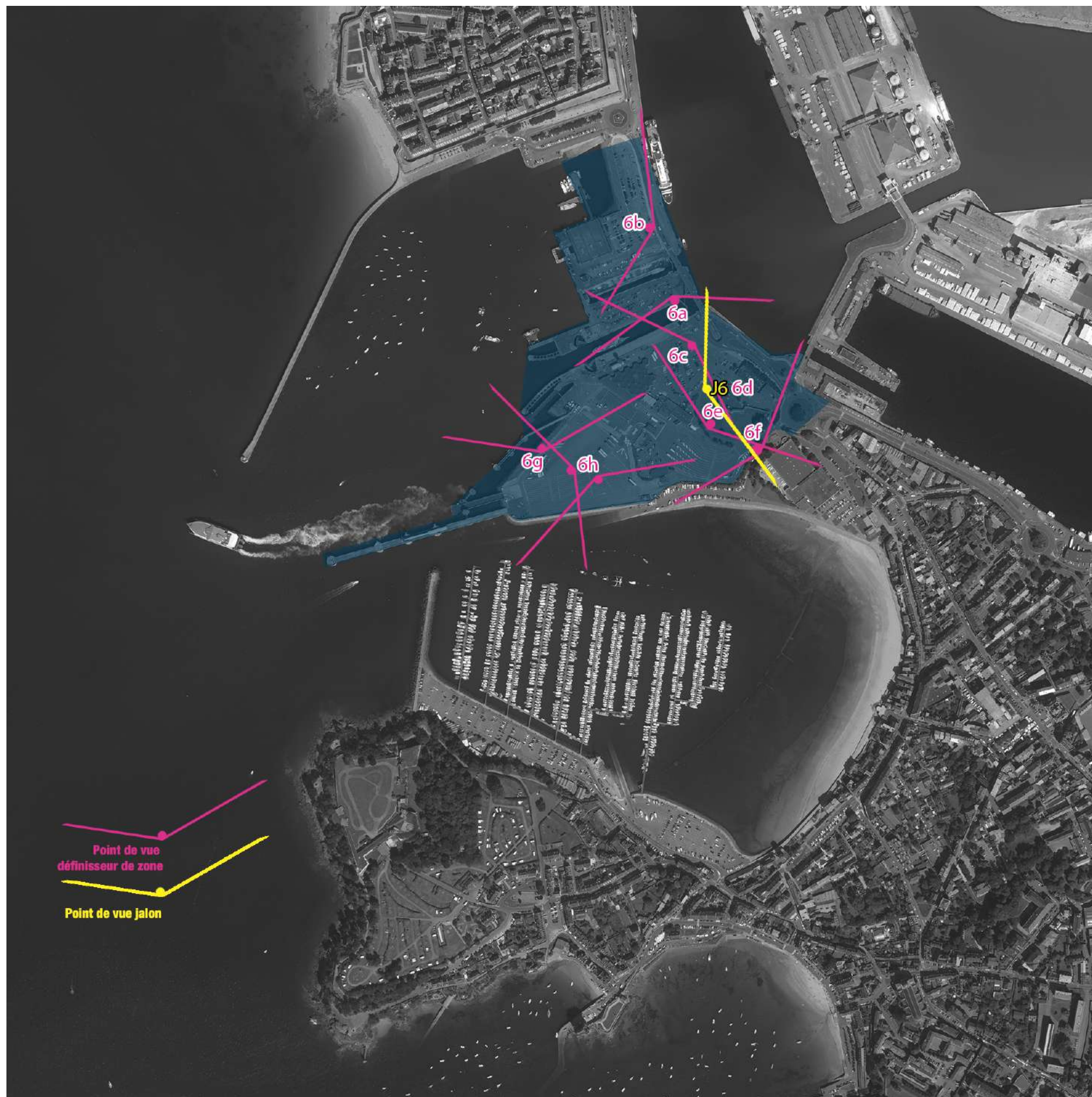
- Cohabitation avec la frange sécuritaire du terminal ferry avec un enjeu de traitement qualitatif de la clôture ;
- Peu de place pour le piéton.

Enjeux d'aménagement du site :

- Caractériser les usages ;
- Créer un dialogue plus harmonieux avec la frange du terminal.

PJ5 : Sur le parking en regardant le terminal





4.6 Entité 6 : points de vue depuis le Nord du terminal ferry

Les espaces Nord du terminal ferry sont assez ressemblants aux espaces Sud en termes d'usage ou de non-lecture claire des usages. Seule différence, les perspectives ne sont pas orientées sur l'anse des Bas-Sablons, mais sur les espaces du port de commerce et de la cité d'Intra-muros.

Six angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue sur l'écluse (vue 6a)
- Vue sur la gare maritime (vue 6 b)
- Vue sur la gare de la Bourse (vue 6c)
- Vue sur les remparts (vues 6d et 6e)
- Vue sur le terminal d'embarquement (vue 6f)
- Vue depuis le terre plein de la zone d'accès restreinte (vue 6g et 6h)

4.6.1 Étude des points de vue caractérisant

4.6.1.1 L'écluse

Juxtaposition d'éléments techniques, le secteur de l'écluse offre une perception générale complexe du port de Saint-Malo dans son environnement urbain. Au Nord, la cité d'Intra-muros se détache clairement de l'horizon. Au Sud, une végétation dense émerge des îlots bâtis de Saint-Servan. À l'est, le port de commerce se déploie avec au premier plan le calme de ses bassins portuaire qui contraste avec la taille imposante de ses installations industrielles et de navires qui les desservent. La perception du large s'opère à l'Ouest de l'écluse qui assure l'articulation entre les eaux libres et les bassins.

L'écluse est un espace en mouvement, jour et nuit, au rythme de ses ouvertures et fermetures, séparant Saint-Servan d'Intra-muros. Elle est un lieu d'animation et d'émerveillement pour les touristes et promeneurs. Cet équipement est rendu nécessaire en fonction des marées pour l'accès à l'arrière-port.

Toutefois l'enchevêtrement des équipements techniques et de leurs protections, laisse peu de place au piéton. Cela fait de cet endroit un lieu particulièrement inhospitalier où l'on se sent peu à l'aise pour profiter des perspectives ou du spectacle offert par l'activité portuaire.

Pont fermé en regardant vers Intramuros :



PV6a : Pont ouvert en regardant vers le terminal

4.6.1.2 La gare maritime du Naye et la gare de la Bourse

Le parking de la gare maritime du Naye et la gare de la Bourse sont des endroits secs, où la fonction prévaut sur l'image, à l'instar de beaucoup d'éléments de cette entité paysagère.

La vaste dalle de stationnement ne permet pas vraiment de percevoir la gare maritime qui se situe au fond du parking. Sa lisibilité et son accès ne sont pas assurés.

Le piéton ne bénéficie pas de parcours défini. Pire, pour guider les véhicules, chaînes et potelets viennent entraver son parcours.

Au loin, les silhouettes de la cité d'Aleth ou celle d'Intra-muros émergent si on y prête attention.

PV6b : Au Sud du parking de la gare maritime :



PV6c : Au nord au niveau de la gare de la Bourse :



4.6.1.3 Les remparts

En articulation entre les espaces Nord et Sud du terminal, la mise en scène réalisée au pied d'un vestige de rempart cache un parking le surplombant.

L'usager qui le longe bénéficie d'une valorisation du patrimoine avant d'accéder à la piètre qualité paysagère du parking du terminal.

PV6d : Depuis la gare maritime



PV6e : Face au rempart



4.6.1.4 Le terminal d'embarquement

La nécessité fonctionnelle l'emporte sur la qualité paysagère.

Dès l'accès au terminal d'embarquement, l'enrobé reprend ses droits, les bornes en plastiques se chargent de guider les véhicules dans un désert pour lequel la lecture du parcours n'est pas clarifiée.

À l'horizon la cité d'Intra-muros se confond avec le rempart du second plan. La gare maritime n'est pas perceptible.

PV6f : Face au rempart



PV6g : Vers intramuros



4.6.1.5 Le terre plein de la Zone d'Accès Restreinte (ZAR)

La nécessité fonctionnelle l'emporte la aussi sur la qualité paysagère.

Les contraintes de stationnement, et d'accès au ferry de nombreux véhicules implique des zones de stationnements importantes.

Des aires d'attentes sont aménagées pour les usagers, la aussi, peu de soin est apporté à la perception territoriale, à la qualité paysagère du site.

Le site est largement imperméabilisé et aucune présence du végétale n'est visible sur cet espace.

Vers les franges, une fois affronté les clotures, les perspectives sont plutôt ouvertes, mais aucun équipement spécifique n'est prévu à cet effet lors de l'attente des usagers.

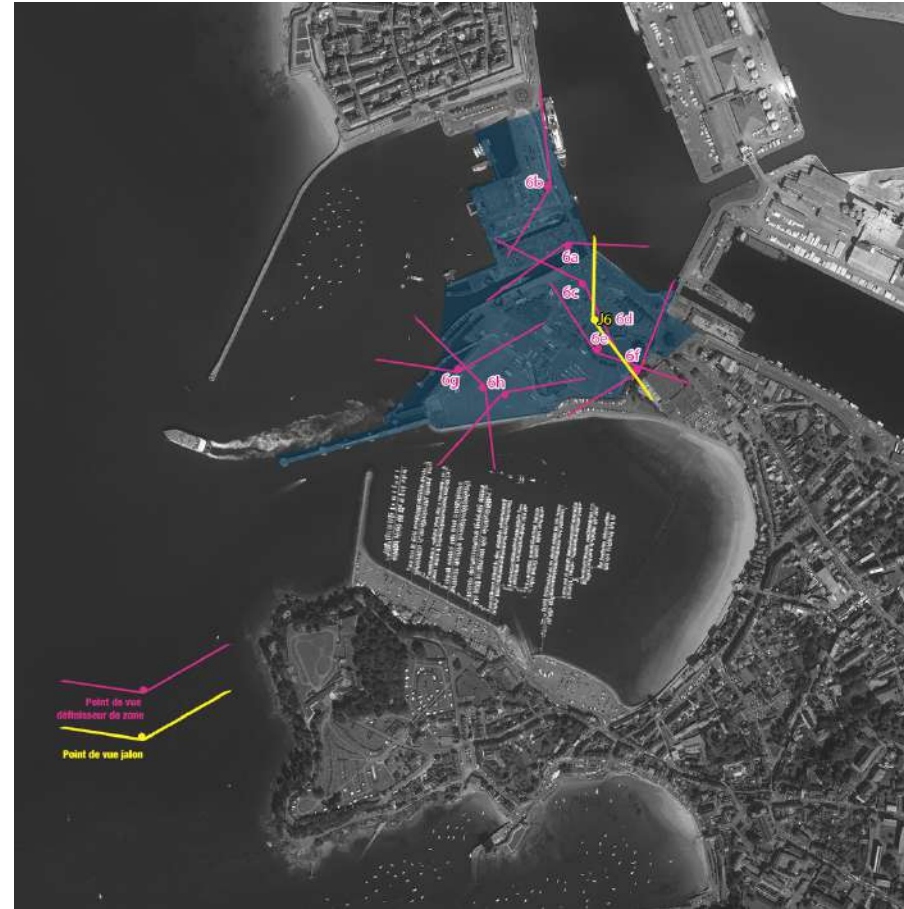
Au cœur du site, les véhicules, affichages et équipements, permette çà et là d'appréhender le territoire, mais de manière furtive. Le large n'est pas visible.

PV6h : Vers la cité d'Aleth et le large en présence du Ferry



PV6h' : Vers la cité d'Aleth et Saint-Servan en présence du Ferry





4.6.2 Définition du point de vue jalon

Le secteur Nord du terminal ferry est un espace complexe dont les nécessités fonctionnelles l'emportent sur une écriture qualitative malgré des tentatives aux abords du rempart ou du giratoire du Naye.

Les vastes espaces stationnés, souvent de manière ponctuelle, mériteraient un traitement plus qualitatif sans nier la fonctionnalité et l'usage des lieux.

Quand elle est présente, la place du piéton est totalement reléguée à des reliquats périphériques, malgré des perspectives importantes pour la perception qualitative des équipements portuaires. Les vues sur Intra-muros sont peu mises en valeur par cet enchevêtrement de fonctions et de contraintes qui y sont liées.

Atouts :

- Éléments de patrimoine et perspectives sur Intra-muros ;
- Espaces à aménager disponibles.

Contraintes :

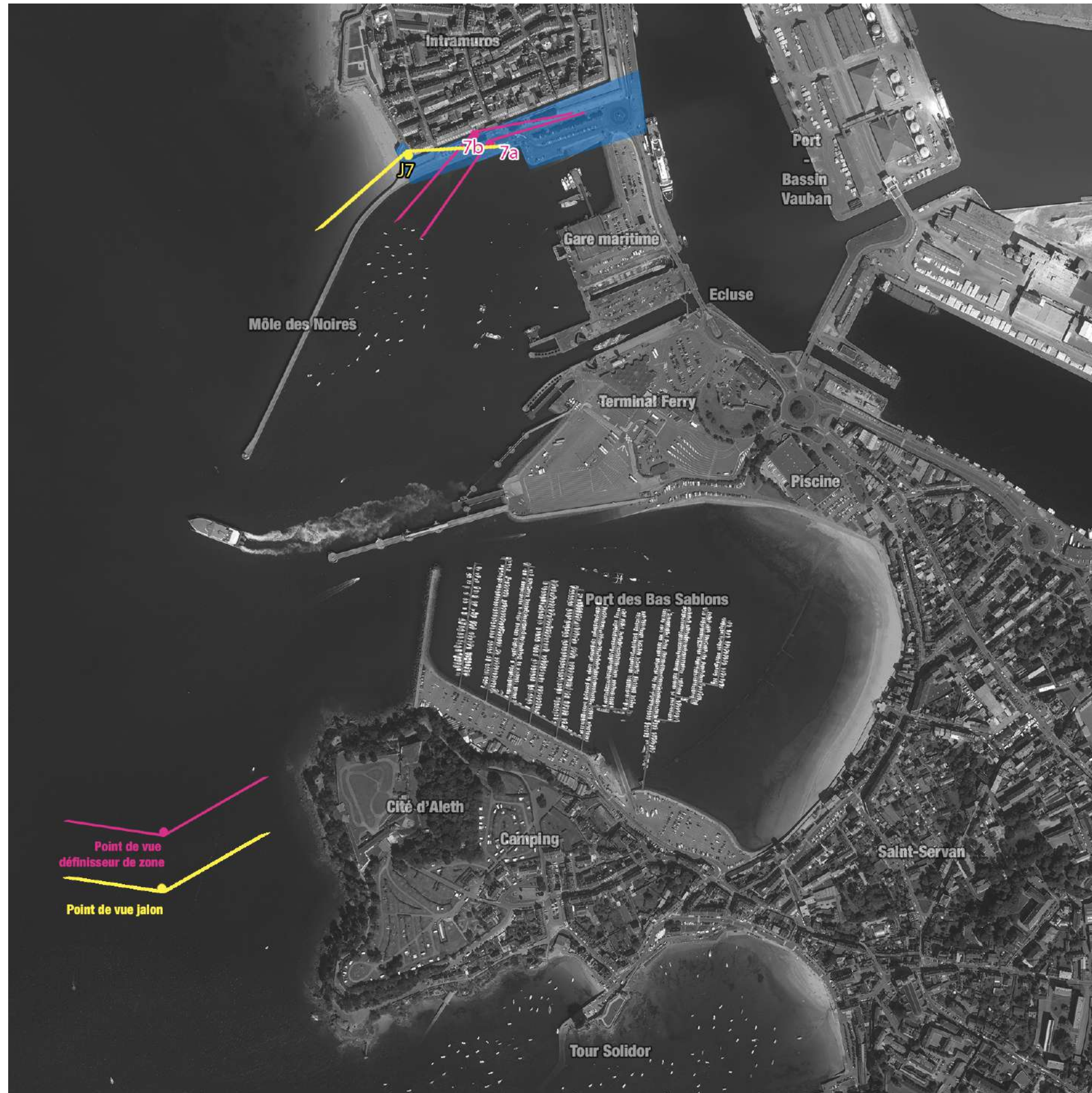
- Cohabitation avec la frange sécuritaire du terminal ferry ;
- Peu de place pour le piéton ;
- Beaucoup d'éléments et contraintes techniques à agréger.

Enjeux d'aménagement du site :

- Caractériser les usages ;
- Donner une place lisible aux piétons ;
- Qualifier l'accès aux équipements ;
- Créer un dialogue plus harmonieux avec la frange du terminal.

PJ6 : Depuis la voie d'accès





4.7 Entité 7 : points de vue depuis les remparts d'Intra-muros

Frange Sud d'une cité historique mondialement reconnue, les perceptions proposées depuis ce site touristique sont certainement celles qui génèrent le plus d'attentes et de contraintes vis-à-vis des espaces portuaires étudiés.

Éléments caractéristiques de la cité malouine, les remparts d'Intra-muros sont une attraction en tant que telle. Si beaucoup l'abordent depuis la porte Est, la porte Sud en covisibilité avec les espaces portuaires étudiés offre des perceptions que le touriste ne pensait pas forcément trouver.

Deux angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue depuis le pied du rempart (vue 7a)
- Vue depuis le haut du rempart (vue 7 b)

4.7.1 Étude des points de vue caractérisant

4.7.1.1 Depuis le pied du rempart

Depuis le pied du rempart, la marée qui anime les lieux offre des perceptions contrastées entre à l'Ouest les embarcations au mouillage et à l'Est l'embarcadere plus technique.

À l'horizon, Saint-Servan et la Cité d'Aleth se détachent en dentelle adoucie par la végétation. Le ferry lorsqu'il est présent se fond dans le volume de l'horizon par sa perception lointaine.

Depuis le rond-point à l'Est, jusqu'à la porte d'accès à la cite d'Intra-muros, les espaces piétons, déambulant entre les stationnements sont peu lisibles et manquent de qualité.

PV7a : À Marée basse, les jours de ferry



PV7a' : À Marée haute sans ferry

4.7.1.2 Depuis le haut du rempart

Depuis le haut du rempart, l'usager perçoit un espace portuaire plus présent.

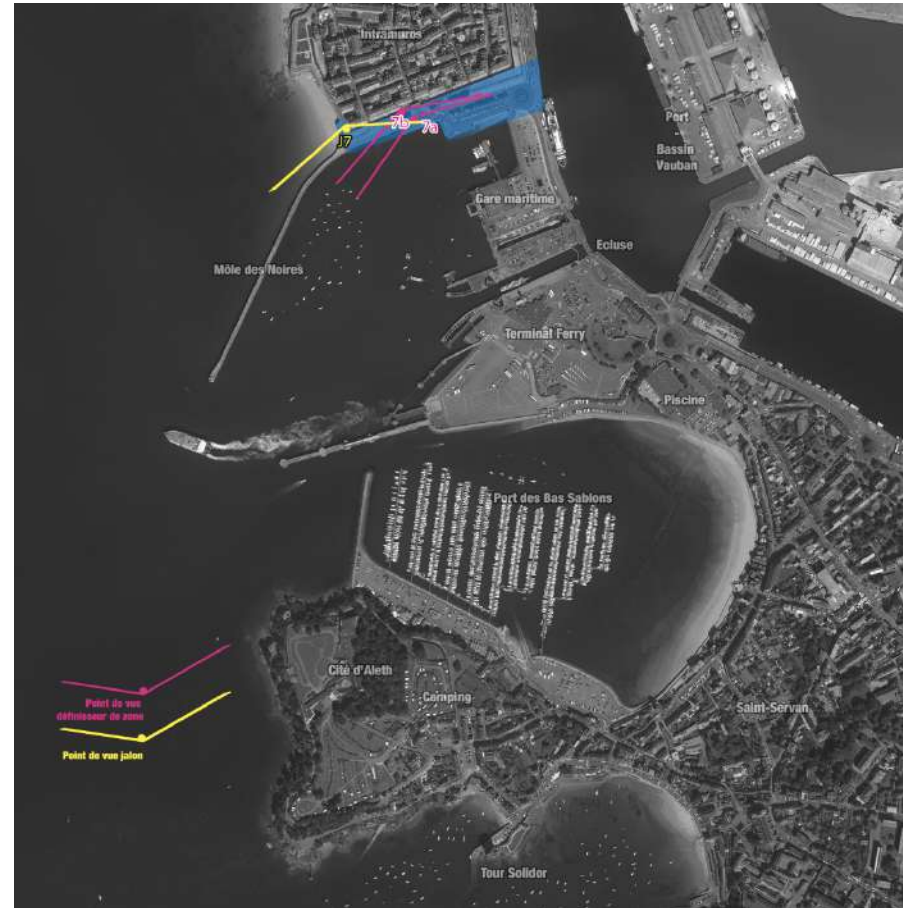
Le ferry se détache de la ligne d'horizon, le port de commerce offre ses grues en contraste avec la cité historique malouine, tandis que le terminal ferry offre une vue surplombante sur ses parkings.

L'anse des Bas-Sablons, n'est perceptible que par les mâts des navires de plaisance.

Les activités sur le terre-plein du terminal ne sont perceptibles que depuis le fond de l'anse des Bas-Sablons. La présence physique de la gare maritime reste très discrète de par son emprise au sol et de son hauteur limitée.

PV7b : À Marée montante, les jours de ferry





4.7.2 Définition du point de vue jalon

Depuis le haut des remparts, les perspectives visuelles illustrent la difficile cohabitation entre des espaces portuaires techniques et fonctionnels et une cité historique. Les caractéristiques visuelles du site sont identiques à la vue précédente.

La nécessaire exigence paysagère que doit s'imposer les espaces portuaires vis-à-vis d'Intra-muros permettra de combiner activités touristiques et économiques.

Atouts :

- Point de vue singulier, attraction touristique ;
- Perceptions qualitatives sur l'horizon ;
- Perceptions sur la mer et l'estuaire.

Contraintes :

- Cohabitation avec certaines activités du terminal ;
- Peu de place pour le piéton à l'est au pied du rempart.

Enjeux d'aménagement du site :

- Donner une place lisible aux piétons au pied du terminal ;
- Composer un dialogue harmonieux avec le terminal voyageur.

PJ7 : À Marée montante, les jours de ferry





4.8 Entité 8 : points de vue depuis le Môle des Noires

L'ouvrage portuaire du Môle des Noires se différencie des remparts d'Intra-muros par un rapport à l'estuaire de la Rance et à la haute mer différent.

Si globalement le manque de qualité paysagère du terminal ferry impose les mêmes contraintes, les perspectives offertes sur l'estuaire, les îles et la mer permettent d'en limiter la perception générale.

Deux angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue au centre de la digue (vue 8a)
- Vue au bout de la digue (vue 8 b)

4.8.1 Étude des points de vue caractérisant

4.8.1.1 *Au centre de la digue*

À marée basse, les équipements portuaires sont beaucoup plus présents et impactant, surtout lorsque le ferry est là.

Le rapport d'échelle, imposé par la superficie des équipements, ainsi que leur mise en scène mal maîtrisée viennent en contraste avec la perception d'intramuros au Nord et du secteur des Bas-Sablons au Sud.

PV8a : À Marée basse, les jours de ferry



PV8a' : À Marée haute sans ferry



4.8.1.2 Au bout de la digue

La qualité des revêtements et équipements de la digue sont peu engageants pour le piéton. Au bout de la digue, le constat est le même, les superstructures du terminal ferry sont de plus en plus présentes visuellement qu'on s'en rapproche. Parallèlement, la vue se dégage sur la cité d'Aleth et l'estuaire, proposant une alternative.

Pour autant, le pied du phare constitue un belvédère sur les activités portuaires de Saint-Malo. S'y distinguent les mouillages des pêcheurs dans l'avant-port, les grues et hangars du port de commerce et l'écluse.

Les berges du terre-plein du terminal ferry, ses équipements d'amarrage et de transbordement sont très présents visuellement, au contraire de la gare maritime qui reste très discrète sur l'horizon.

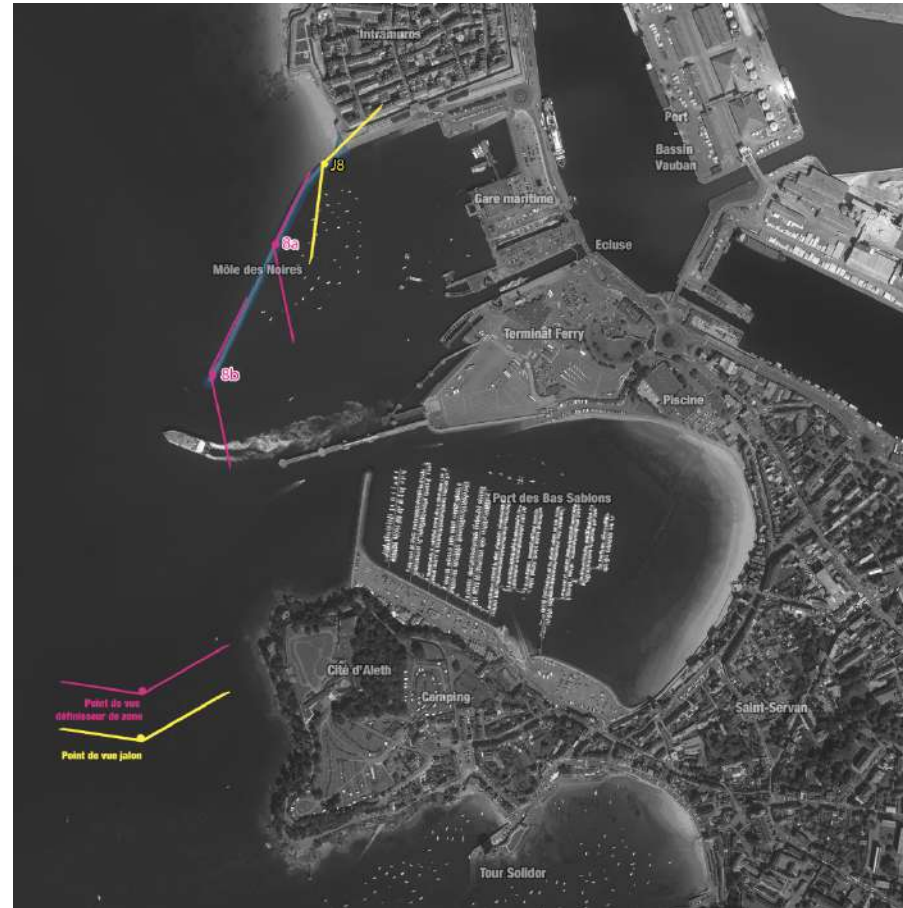
Depuis le bout de la digue, le port des Bas-Sablons n'est perceptible que par le va-et-vient des unités de plaisance, on ne le perçoit pas visuellement.

PV8b : À Marée basse, les jours de ferry



PV8b' : À Marée haute sans ferry





4.8.2 Définition du point de vue jalon

Depuis l'angle de la digue, à proximité du rempart, on perçoit directement ce qui différencie les espaces. Les perspectives offertes sur la mer et l'autre rive de l'estuaire participent à une atténuation des espaces portuaires.

Un traitement paysager plus ambitieux des revêtements de la digue et des éléments de mobilier qui pourraient s'y installer permettraient d'orienter les perceptions visuelles ailleurs que sur les équipements portuaires à fort impact.

Le traitement arboré des espaces des différents terminaux pourrait aussi participer à adoucir l'impact de leur linéarité.

Atouts :

- Rapport à la mer ;
- Perception de la cité d'Aleth et intramuros ;
- Animation créée par l'activité portuaire et maritime.

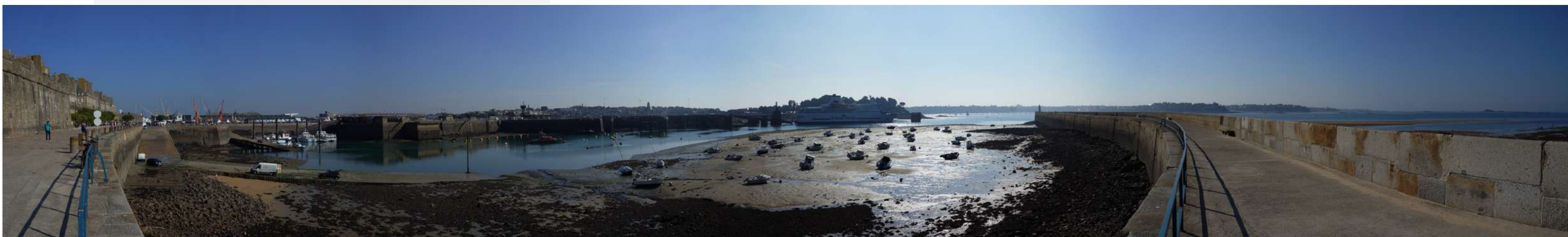
Contraintes :

- Equipements du terminal ferry fortement visible nécessitant une intégration paysagère qualitative ;
- Qualité paysagère des matériaux de la digue.

Enjeux :

- Intégrer les équipements portuaires pour en limiter l'impact ;

PJ8 : À Marée basse, les jours de ferry



4.9 Perception depuis la mer

La perception maritime sur les espaces portuaires s'articule autour d'un dialogue entre la cité d'Intra-muros et la cité d'Aleth.

La complexité des imbrications portuaires perçues depuis la terre n'est plus aussi présente.

La digue du port des Bas-Sablons ne permet pas d'en percevoir la présence.

Les équipements techniques émergents du terminal ferry sont visibles, ceux-ci se confondent avec les grues du port au loin et composent un rapport d'échelle plutôt cohérent avec le front de mer.

À l'embouchure du port :



4.10 Perception depuis l'autre rive de la Rance

Depuis l'autre rive, c'est également cette dualité entre la cité d'Aleth et celle d'Intra-muros qui est perceptible. Les espaces portuaires se confondent sur le même horizon, avec comme ligne structurante les digues de protection de l'avant-port, du port des Bas-Sablons et du terminal ferry.

Plus on s'éloigne vers le sud plus les équipements portuaires comme les grues disparaissent de l'horizon, la gare maritime n'est pas perceptible.

À Dinard depuis l'embarcadère de la ville :



À Dinard depuis le port de plaisance :

4.10.1 Définition du point de vue jalon

Depuis l'embarcadère de la vallée, la perception des espaces portuaires est plus importante.

Le cadrage offert par intramuros et la cité d'Aleth sur les espaces portuaires laisse des perceptions visuelles sur le secteur du terminal ferry. Les superstructures de la passerelle passagers sont bien visibles et le toit de la gare maritime se distingue faiblement, son volume bâti se fond dans la masse des hangars du port de commerce en arrière-plan.

À Dinard depuis l'embarcadère de la vallée :



4.11 Perceptions nocturnes

Les entités paysagères présentent des caractéristiques définies par leurs usages, composition que nous avons cherché à illustrer et caractériser à différents moments de la vie du port.

Si de nuit, la caractérisation et la différenciation des entités ne sont pas si évidentes, l'étude des ambiances nocturnes met en lumière une différence de traitement des ambiances.

Les équipements du terminal ferry ont un impact important du fait des nécessités fonctionnelles et sécuritaires liées à l'exploitation de l'équipement. Mais n'y a-t-il pas de solutions alternatives à explorer pour permettre d'appréhender l'éclairage différemment, afin de percevoir l'ensemble des composantes des espaces portuaires d'une manière plus scénographique et adaptée.

Dans le cadre des requalifications, une étude lumière pourrait définir précisément les besoins et enjeux tout en définissant des stratégies d'éclairage à mettre en œuvre.

Depuis le GR34 au niveau des contreforts de la cité d'Aleth :

Légèrement en surplomb, l'ensemble des espaces portuaires est perceptible. La cité d'Aleth et la digue du large sont totalement non éclairées.

Le port des Bas-Sablons n'est éclairé que sur les espaces de voirie.

La digue des Bas-Sablons bien qu'éclairée ne bénéficie pas d'une réflexion spécifique sur la qualité de l'éclairage.

Le terminal ferry, quant à lui est suréclairé, la couleur blanche, contraste avec la majeure partie des éclairages en jaune.

Malgré cette écriture anarchique, quelques éléments de patrimoine se détachent visuellement, le clocher d'intramuros et le clocher de Saint-Servan.



Depuis l'entrée de la panne :

Le port est peu éclairé, seule la voirie d'accès bénéficie d'un éclairage, les pannes sont donc plongées dans le noir.

Au loin le terminal ferry d'où jailli un éclairage blanc, puissant.



Aux alentours de la mise à l'eau du port des Bas-Sablons :

Le port est peu éclairé, seuls la voirie d'accès et le bord à quai bénéficient d'un éclairage, les pannes sont donc plongées dans le noir.

Au loin le terminal ferry d'où jaillit un éclairage blanc, puissant. L'éclairage de la digue, linéaire ne laisse pas apparaître de scénographie



Au niveau du parking du sud du port des Bas-Sablons :

Le constat est similaire, on remarquera également de l'éclairage lié aux enseignes commerciales.



Au niveau du jardin de la digue :

L'éclairage jaune, non directionnel plonge l'utilisateur dans une espèce de brouillard lumineux, non uniforme qui ne l'invite pas à utiliser les lieux la nuit.



Au niveau de la mise à l'eau du terminal :

L'éclairage est puissant. L'éclairage, sur le haut des clôtures qui bordent la mise à l'eau, baigne le bout des pannes dans un flux lumineux puissant qui n'éclaire pas que les zones à surveiller.



À l'entrée du terminal d'embarquement :

L'ensemble des équipements du terminal bénéficie de la même puissance d'éclairage, que les équipements soient en fonction ou non.

Les remparts sont plongés dans le noir et la perspective sur intramuros à l'horizon est rendue impossible par l'éclairage de l'écluse.



Sur le parking du terminal voyageur vers le rempart :

Le contraste entre les éclairages fonctionnels et le potentiel éclairage scénographique illustre parfaitement que l'éclairage ne résulte que d'une logique fonctionnelle.



Sur le parking du terminal voyageur vers l'écluse :

Le parking bénéficie du même éclairage que l'ensemble de la zone, puissant, diffus...



Sur le parking du terminal voyageur :

.... mais l'accès piéton du terminal est quasiment plongé dans le noir.

L'éclairage de l'écluse, très blanc, aveuglant, est très efficace pour la zone d'usage, mais il est mal orienté et diffuse beaucoup de lumières sur des espaces non utilisés.



À l'angle du Mole des noires au pied du rempart :

Le contraste est saisissant entre le faible impact de l'éclairage scénographique des remparts et la puissance des équipements du port.



Sur le rempart d'intramuros :

Une autre illustration du contraste entre les éclairages techniques du port industriel et passager et le reste des équipements portuaires.



4.11.1 Définition du point de vue jalon

D'une manière globale, les espaces portuaires ne semblent pas bénéficier d'une stratégie d'éclairage spécifique.

Les espaces sont éclairés plus par besoin que par envie, souvent à mauvais escient ou avec une efficacité limitée, il en résulte une cacophonie qui ne participe pas à une perception nocturne qualitative des lieux.

Un plan lumière à l'échelle des espaces portuaires pourrait permettre de répondre aux nécessités fonctionnelles des espaces portuaires tout en composant des espaces de déambulations aux ambiances plus chaleureuses. La mise en valeur des éléments patrimoniaux permettrait également une lecture générale des composantes des espaces portuaires.

Au niveau du restaurant de la plage des sablons :



4.12 Perceptions vers l'extérieur

Les espaces portuaires offrent des points de vues variés sur le territoire malouin.

Au Nord, intramuros, et son patrimoine architectural constitue l'essentiel des éléments perçus depuis l'ensemble des espaces portuaires constitue un repère géographique.

À l'Ouest, les principales perceptions vers l'extérieur se font depuis les digues, les remparts ou la cité d'Aleth. Vers le Nord, les rochers du Grand Bé et du Petit Bé constitue un avant plan à l'île Cézembre au loin. Vers le Sud l'autre rive de l'estuaire de la Rance et Dinard constituent les principales perceptions extérieures.

Au Sud, la cité d'Aleth constituant une émergence importante, les perspectives sont limitées depuis les espaces portuaires. La cité constitue alors avec le clocher de l'église de Saint-Servan les principaux éléments perçus au Sud depuis l'ensemble des espaces portuaires.

À l'Est, les espaces du port industriel au Nord, occupés par les grues et les hangars, constituent avec les bassins les principales perceptions. Visibles depuis les espaces du terminal, les bassins constituent ainsi une mise à distance efficace et transforme les rapports d'échelle, tandis que depuis le port des sablons et la cité d'Aleth les masses bâties constituent un fond qui absorbe les volumes bâtis du terminal du Naye.

En partie Sud, le quartier de Saint-Servan offre peu d'éléments forts perçus, seul le clocher de l'église émerge d'une masse bâtie qui s'étire jusqu'à la digue de la plage des Sablons.

Depuis le Môle des noires à Marée haute, Intramuros impose sa masse tandis que les roches du grand et petit Bé prennent la forme d'îles. Au loin, l'île Cézembre est



Au Nord, depuis la forme de radoub, intramuros est la principale émergence, les bassins Vauban constituent un espace ouvert qui absorbe le rapport d'échelle important imposé par les équipements portuaires. Au premier plan les espaces de stationnements sans qualité d'aménagement gâchent la perspective.



Depuis la plage des Bas-Sablons, intramuros qui constitue la principale perspective extérieure au périmètre de l'opération s'inscrit dans une ambiance de carte postale, la flèche de la cathédrale émerge des bâtisses malouines. Un peu plus à l'Est, les flèches de grues du port industriel émergent du volume de la piscine.



Depuis le Môle des noires, vers l'Ouest, à Marée montante, les roches du grand et petit Bé émergent des baches. Au loin, l'île Cézembe est perceptible.



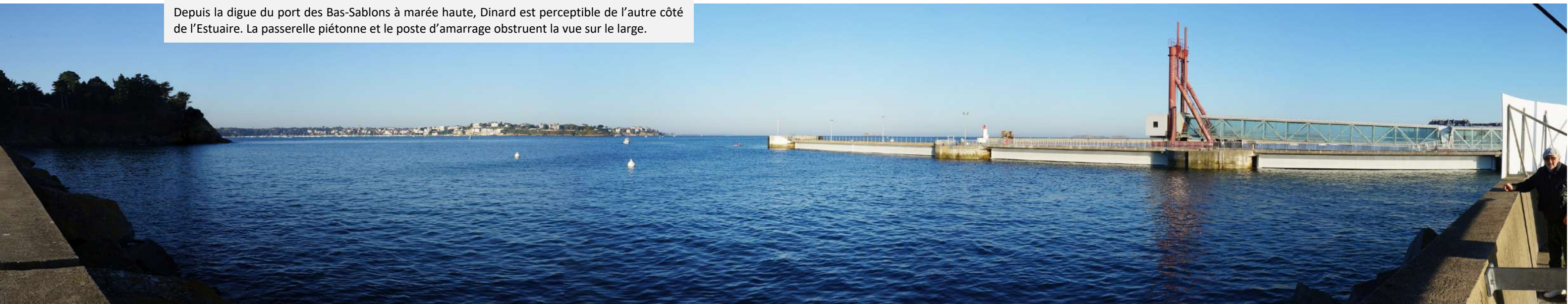
Depuis l'accès à la plage, au niveau du restaurant de la plage des Bas-Sablons, vers l'Ouest, les roches et les îles émergent de la digue, le ferry obstrue la perception pleine sur le large.



Depuis le Môle des noires à marée haute, Dinard, de l'autre cotée la Rance est perceptible, le large fait partie intégrante de la perception visuelle générale.



Depuis la digue du port des Bas-Sablons à marée haute, Dinard est perceptible de l'autre côté de l'Estuaire. La passerelle piétonne et le poste d'amarrage obstruent la vue sur le large.



Depuis le giratoire de l'écluse, vers le Sud, la cité d'Aleth et l'église de Saint-Servan émergent du premier plan occupé par le parking et les bâtiments du terminal le parking mal traité, limite la qualité de perception lointaine, tandis que les bâtiments sont peu perceptibles.



Depuis le bout de la digue du port des Bas-Sablons, vers le Sud, la cité d'Aleth bloque les perspectives lointaines vers le Sud, elle constitue ainsi le fond de vue vers le Sud. En ce point de la digue, les panneaux de marée empêchent les perspectives sur l'estuaire.



Depuis le giratoire du terminal, vers le Nord, les équipements portuaires à l'Est présente une volumétrie massive, étendue, les flèches de grue émergent et propose un volume similaire à intramuros. Le bassin Vauban, étendu, rectifie un rapport d'échelle qui pourrait être conflictuel.



Depuis l'écluse vers l'Est, les équipements portuaires occupent les perceptions, les grues constituent des émergences colorées, perceptibles en plusieurs points des espaces portuaires, formant ainsi des repères géographiques.



DÉFINITION DES ENJEUX D'INTÉGRATION DES COMPOSANTES PAYSAGÈRES DU TERMINAL DU NAYE ET DU PORT DES BAS-SABLONS



5 Définition des enjeux d'intégration des composantes paysagères du terminal du Naye et du port des Bas-Sablons

5.1 Restitution des vues jalons permettant à terme d'évaluer les qualités d'insertion paysagère des futurs projets

Ce premier bilan d'étude, permet de définir pour chacune des entités des points de vue jalons qui les caractérisent. Ils serviront ensuite comme support des réflexions à l'aménagement des sites du terminal ferry du Naye et du port de plaisance des Bas-Sablons (phase 2 de la présente mission).



Entité 1 « digue maritime des Sablons » vue depuis l'extrémité de la digue à marée basse (J1)



Entité 2 « cité d'Aleth » vue depuis les abords du camping à marée haute sans ferry (J2)



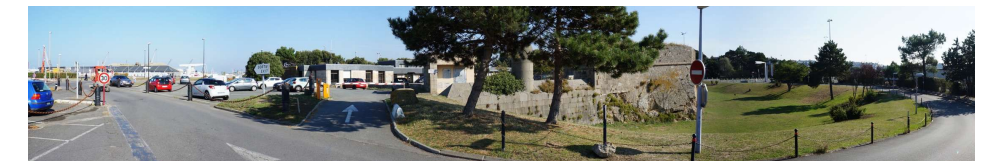
Entité 3 « port de plaisance » vue entre le port et la plage (J3)



Entité 4 « plage des Sablons » vue sur la digue à marée haute (J4)



Entité 5 « interface Sud du terminal ferry » vue sur le parking en regardant le terminal (J5)



Entité 6 « du terminal ferry à la gare de la Bourse » vue depuis la voie d'accès (J6)








Entité 7 « rempart d'Intra-muros » vue à marée montante, les jours de ferry (J7)




Entité 8 « môle des Noires » vue à marée basse les jours de ferry (J8)


5.2 Restitution des enjeux d'aménagement pour les composantes paysagères du terminal ferry du Naye

5.2.1 Enjeux concernant les émergences

Localisation sur la carte	Types d'émergences	Perception sur les vues jalons	Enjeux des composantes		
			Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité	Éclairage
b-	Gare maritime et autres bâtiments sur le site 	Vues J2, J5, J6, J7 et J8	Conservation d'une géométrie simple des constructions tout en satisfaisant leurs besoins fonctionnels ; affirmation d'un parti architectural soit dans la discrétion des volumes bâtis soit dans leur présence en dialogue avec ceux patrimoniaux	Continuité de l'expression architecturale existante : granit en façade, verre, acier et couleur rouge-brun ; réflexion à avoir sur l'expression d'un toit à la construction à l'image de ceux du port de plaisance des Bas-Sablons	Mise en valeur nocturne de la gare maritime (en dialogue avec l'éclairage des remparts) et solutions innovantes pour éclairer les pieds de bâtiments sans pollution visuelle
d-	Passerelle piétonne pour le transbordement des passagers des navires 	Vues J2, J4, J5, J7 et J8	Ouvrage où la fonctionnalité technique et la sécurité sont prioritaires ; limitation au repos de l'émergence des outils sur l'horizon	Poursuite d'une unité visuelle entre chaque outillage : galerie piétonne en verre, peinture brun-rouge	Hors éclairage de sécurité, réflexion sur une mise en valeur nocturne de l'outillage sans entrainer de pollution visuelle sur l'environnement
c-	Rampes d'accès viaire au navire depuis le terre-plein 	Vues J7 et J8	Ouvrage où la fonctionnalité technique et la sécurité sont prioritaires ; limitation au repos de l'émergence des outils sur l'horizon	Poursuite d'une unité visuelle entre chaque outillage : massifs en béton, peinture des aciers en brun rouge	Hors éclairage de sécurité, réflexion sur une mise en valeur nocturne de l'outillage sans entrainer de pollution visuelle sur l'environnement
a-	Rempart du fort du Naye 	Vue J6	Préservation de l'intégrité du rempart (en tant que valeur patrimoniale) dans la composition générale du projet	Mise en valeur de la roche affleurante et des pierres de granit	Mise en valeur nocturne du rempart sans nuire à la biodiversité limitrophe
e-	Clôture périphérique 	Vues J1 et J5	Équipement où la fonctionnalité technique et la sûreté sont prioritaires	Poursuite d'un type de clôture assurant une transparence visuelle de chaque côté	Sans éclairage spécifique ; éclairage indirect avec les candélabres des terre-pleins portuaires




5.2.2 Enjeux concernant les étendues

Localisation sur la carte	Types d'étendues	Perception sur les vues jalons	Enjeux des composantes		
			Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité	Éclairage
1 -	1 - Parking public 	Vue J6	Rationalisation du fonctionnement du parking (desserte urbaine directe), création d'un paysage qualitatif ; apport d'une dimension verticale avec les plantations d'arbres	Diversification des revêtements en fonction usage (circulation / stationnement) ; apport d'une perméabilité aux sols et d'une dimension végétale plus forte	Atténuation de l'effet de masse de l'éclairage : hauteur des mats, intensité lumineuse, etc.


2 -	2 - Terre-plein portuaire		Vues J7 et J8	Maintien de l'importance des surfaces et de leur polyvalence	Facilitation de l'exploitation de la surface par un revêtement adapté ; organisation au sol du fléchage des flux	Atténuation de l'effet de masse de l'éclairage pour réduire la pollution lumineuse tout en maintenant la sureté du site
3 -	3 - « douve » du fort		Vue J6	Unique espace vert du terminal jouant un rôle récréatif pour les usagers en zone d'accueil et d'enregistrement	Maintien de la pelouse grasse facilitant les usages récréatifs	Sans éclairage spécifique pour limiter les nuisances nocturnes sur la biodiversité

5.3 Restitution des enjeux d'aménagement pour les composantes paysagères du port de plaisance des Bas-Sablons

5.3.1 Enjeux concernant les émergences

Localisation sur la carte	Types d'émergence	Perception sur les vues jalons	Enjeux des composantes		
			Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité	Éclairage
f -	f - Bâtiments portuaires de services ou commerciaux 	Vues J1, J2 et J4	Maintien de la discrétion des bâtis dont la volumétrie s'inscrit dans l'épaisseur de la falaise ; Poursuite des petites entités bâties avec toiture deux pans et façade en pignon	Maintien de la grammaire architecturale existante : granit en soubassement, verre en façade et métal en toiture	Mise en valeur nocturne de l'architecture des bâtiments
h -	h - Végétation surplombant l'ancienne falaise 	Vues J1 et J4	Maintien de la « coiffe » végétale en arrière du port qui lui apporte aux activités nautiques un fond de scène qualitatif	Préservation des essences végétales et de leur dynamique naturelle	Sans éclairage spécifique pour limiter les nuisances nocturnes sur la biodiversité
g -	g - Ducs-d'Albe d'amarrage des pontons de plaisance 	Vues J1 et J3	Ouvrage où la fonctionnalité technique et la sécurité sont prioritaires	Intégration d'une approche artistique dans l'expression visuelle des ducs-d'Albe : peinture, etc.	Mise en valeur nocturne des ducs-d'Albe : approche artistique et de balisage

5.3.2 Enjeux concernant les étendues

Localisation sur la carte	Types d'étendues	Perception sur les vues jalons	Enjeux des composantes		
			Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité	Éclairage
4 -	4 - Parking 	Vues J1 et J2	Amélioration de l'organisation en surface du parking suivant chaque usager ; création d'un paysage qualitatif sans nécessairement prendre de la hauteur (arbres)	Diversification des revêtements en fonction usage (circulation / stationnement) ; apport d'une perméabilité aux sols et d'une dimension végétale plus forte	Création d'une identité visuelle nocturne attractive pour les commerces du port et respectueuse de l'environnement naturel et urbain

* + Impact faible, ++ Impact moyen, +++ Impact important



5.4 Restitution des points noirs paysagers sur l'ensemble du périmètre à l'étude

En complément de l'approche spécifique d'analyse des composantes paysagères des sites portuaires du terminal ferry du Naye et du port de plaisance des Bas-Sablons, plusieurs points noirs paysagers ont été relevés à l'échelle plus large du territoire à l'étude :

- 1 – Mise en scène des perspectives et perceptions.
- 2 - Qualité des revêtements et mobilier.
- 3 – Perspectives visuelles sur les espaces portuaires masquées par la végétation.
- 4 – Perspectives visuelles sur la mer et l'estuaire masquées par la végétation.
- 5 – Perspectives visuelles sur les arrières de bâtiment et le parking.
- 6 – Franges du camping nuisant aux relations visuelles avec l'espace public / Stationnement de camping-cars impactant la perception globale de la masse arborée de la cité d'Aleth.
- 7 – Relation physique entre les activités portuaires et les modes doux / rupture des continuités de déambulations piétonnes.
- 8 – Place du piéton le long des quais / Mise en scène du parking.
- 9 – Eclairage nocturne de la zone peu efficace et qualitatif.
- 10 – Qualité paysagère du parking et de sa frange avec les quais / Place du piéton sur le bord à quai.
- 11 – Mise en scène de l'entrée du parking / Valorisation des perspectives sur l'Anse. / Impact des équipements de tri.
- 12 – Qualité paysagère du revêtement de la digue et du mobilier de la digue.
- 13 – Eclairage nocturne de la digue peu qualitatif.
- 14 – Frange du parking de la piscine peu qualitatif.
- 15 – Traitement des franges de la piscine et qualité du parcours piéton.
- 16 – Mise en scène des perspectives sur la mer / Place du piéton.
- 17 – Traitement de la frange dur et disgracieux avec le terre-plein.
- 18 – Éclairage de la clôture très diffusant et impact visuel de la clôture en journée.
- 19 – Traitement paysager du parking / Place du piéton.
- 20 – Valorisation des abords de l'équipement / Accessibilité piétonne.
- 21 – Impact visuel des équipements / Rupture des perceptions visuelles lointaines sur le patrimoine.
- 22 – Éclairage de l'écluse trop diffusant à l'échelle de la zone.
- 23 – Place du piéton / Intégration des équipements techniques.
- 24 – Rudesse visuelle de l'ensemble, uniformité, manque de rythme.
- 25 - Valorisation des abords de l'équipement / Accessibilité piétonne.
- 26 – Traitement paysager du parking / Place du piéton.
- 27 – Mise en scène du parcours piéton / Mise en scène des perceptions.
- 28 – Éclairage scénographique du pied d'intramuros.
- 29 – Qualité des revêtements et mobiliers.
- 30 – Mise en scène des perspectives et perceptions sur la mer et les équipements portuaires.

Sans faire l'objet d'une intervention spécifique dans les aménagements portuaires futurs, ils concourent à la qualité de la perception globale du site et mériteraient, en particulier pour la Commune de Saint-Malo de les résoudre.