

**CELLULE DE MESURES ET DE BILANS
DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE**
22, rue de La Tour d'Auvergne
44200 NANTES
Tél. : 02 51 72 93 65 - Fax : 02 51 82 35 67
ACT : GESTION RHENANE : SIRET 316 800 978 00033

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

**VALORISATION ET AMÉNAGEMENT DE LA LOIRE
DE BOUCHEMAINE À NANTES DANS UN OBJECTIF
TOURISTIQUE ET DE LOISIRS**

Rapport d'étude

Le 9 mars 1999

Tou 447

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES DONNÉES DE BASE – LA LOIRE DE BOUCHEMAINE À NANTES.....	3
1.1. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA VOIE D'EAU.	3
1.2. L'ÉQUIPEMENT ACTUEL DE LA VOIE D'EAU.	5
1.3. LES USAGES ACTUELS DE LA VOIE D'EAU.	9
1.4. LE TOURISME DES BORDS DE LOIRE.	10
1.5. LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE.	11
2. LES POSSIBILITÉS DE VALORISATION TOURISTIQUE ET DE LOISIRS.....	12
2.1. LES LOGIQUES DE DÉVELOPPEMENT.	12
2.2. POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT.	21
3. LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT – FICHES PAR SITE.....	26
3.1. DE NANTES A ANCENIS.	26
3.2. VILLES ET BOURGS DU TRONCON CENTRAL.	56
3.3. DE LA POSSONNIERE / ROCHEFORT À ANGERS.	74
4. GESTION DU FLEUVE.....	85
4.1. UNE GESTION EN FONCTION D'OBJECTIFS REVISÉS.....	85
4.2. UN PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT ADAPTÉ.	86
4.3. DES APPUIS AUX NAVIGANTS NECESSAIRES.....	89
5. CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME.....	91
5.1. COORDINATION TOURISME FLUVIAL – TOURISME RIVERAIN.....	91
5.2. LES INVESTISSEMENTS FLUVIAUX ONT PLUSIEURS FINALITÉS.....	91
5.3. DES INVESTISSEMENTS TERRESTRES VONT SE DÉVELOPPER EN ASSOCIATION À LA VALORISATION DU FLEUVE.	91
5.4. PLUSIEURS OBSERVATIONS SUR LA COHÉRENCE DE LA PROGRAMMATION.	92
5.5. LE PROGRAMME PROPOSÉ IMPLIQUE DES CHARGES DE FONCTIONNEMENT.....	92
5.6. PARTENARIATS.....	92
ANNEXE.....	94

1. RAPPEL DES DONNÉES DE BASE – LA LOIRE DE BOUCHEMAINE À NANTES

(Pour le descriptif détaillé de la voie d'eau et des usages, se reporter à la note intermédiaire de novembre 1998).

1.1. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA VOIE D'EAU.

1. UNE VOIE D'EAU PARTICULIÈRE DANS UN RÉSEAU HÉTÉROGÈNE.

La Loire, entre Bouchemaine et Nantes est un cours d'eau inscrit à la nomenclature des voies navigables, géré par VNF.

L'estuaire Nantes Saint-Nazaire est un espace maritime géré par le Port Autonome de Nantes – Saint-Nazaire.

La Loire en amont du Bec de Maine est radiée de la nomenclature des voies navigables. Domaine d'État confié au ministère de l'Environnement, l'entretien et le balisage (juillet – août) du fleuve sont assurés par le Conseil Général (maîtrise d'œuvre DDE 49 – Service navigation).

Les réseaux fluviaux voisins, le bassin de la Maine d'un côté, l'Erdre et le canal de Nantes à Brest de l'autre, ont été transférés aux Régions Pays de Loire et Bretagne.

Cette hétérogénéité se retrouve dans les gabarits avec :

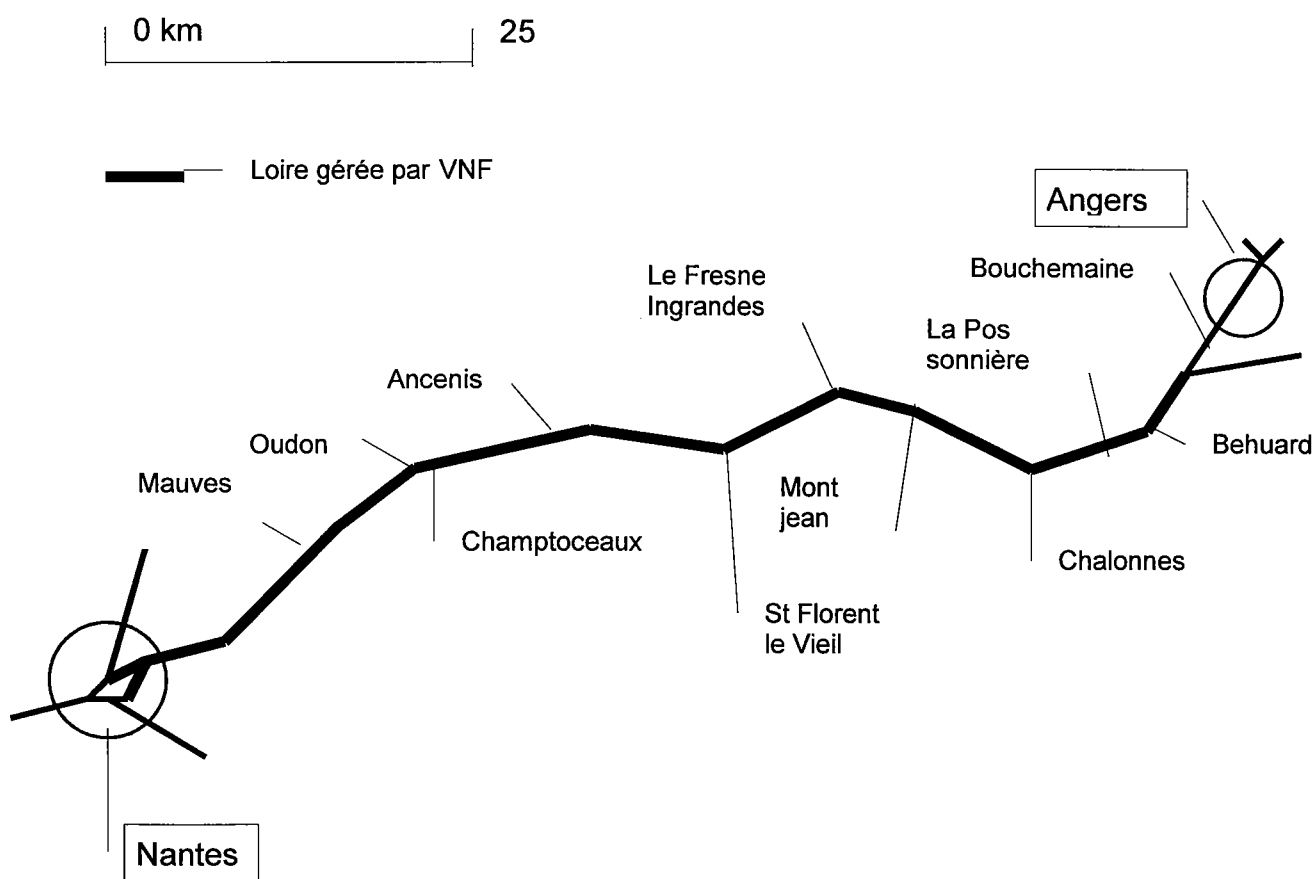
- Un gabarit estuaire adapté aux navires de commerce maritime de moyen tonnage, qui remontent au port de Nantes.
- Un gabarit Loire important, mais de tirant d'air limité (4,5 m) et de tirant d'eau très variable selon le régime du fleuve.
- Un gabarit légèrement supérieur au type Freycinet pour l'accès à l'Erdre et à la Maine, mais avec un tirant d'eau limité (entre 1,4 m et 1,6 m).
- Un gabarit inférieur pour les canaux et rivières.

2. UNE NAVIGABILITÉ TRÈS VARIABLE.

Les conditions principales permettant ou affectant la navigation sont les suivantes :

- ❶ La pente du fleuve a été augmentée, ainsi que la vitesse des courants, depuis les travaux de dragage de l'estuaire. La priorité est maintenant au relevage de la ligne d'eau, et de nouveaux ouvrages sont à l'étude pour cela, en aval de Nantes, et entre Nantes et Angers.

DOMANIALITÉ DU RÉSEAU



- ② Les crues existent tous les ans. Elles ont lieu en général entre décembre et mars mais peuvent survenir entre octobre et mai. Au-dessus de 3,5 m d'eau à Montjean, le fleuve est déclaré en crue et non navigable.
- ③ Les débits minimaux, correspondant aux étiages, sont faibles (environ 100 m³/s). Les périodes d'étiages existent tous les étés et sont de durée très variable. Les étiages sont cependant à peu près systématiques en août et septembre.
- ④ Les marées améliorent la navigabilité sur la moitié aval du tronçon, entre Nantes et Ancenis, et en tous cas à chaque marée entre Nantes et Oudon.
- ⑤ Les courants peuvent être violents, en période de crue, mais aussi dans les chenaux étroits, et peuvent atteindre et dépasser 10 km / h. La navigation demande donc de fortes motorisations (13 km / h mini). Certains hauts fonds caractérisent également des passages délicats.

Ces caractéristiques font que :

- La navigabilité (le transit) ne peut être garantie entre Nantes et Angers, et particulièrement pas pendant la période d'été.
- Entre mai et octobre, on peut cependant naviguer, d'abord entre Nantes et Ancenis avec l'aide de la marée, et dans les principaux biefs, en fonction de son tirant d'eau.
- La Loire fluviale correspond, pour un usage régulier, à des bateaux adaptés : faible tirant d'eau, motorisation puissante.
- La navigation y demande de l'expérience et de la vigilance : navigateurs maritimes, habitués de la Loire, titulaires de permis avec de l'expérience...

1.2. L'ÉQUIPEMENT ACTUEL DE LA VOIE D'EAU.

Le balisage est dense, doublé là où c'est nécessaire en saison sèche pour préciser le chenal. Les côtés du chenal sont rarement accostables. Les quais anciens sont maintenant trop hauts.

Les pontons ne peuvent être installés que quand le chenal est proche de la terre. Il n'y a pas de chenaux latéraux. Les rares qui existent, (accès aux ports) sont sensibles aux dépôts de sable.

Les pontons ou des aménagements ou réhabilitations de rive se sont multipliés dans la période récente à l'initiative des collectivités. Les pontons sont soit sur pieux, soit maintenus par des écarteurs, parfois de caractéristiques telles qu'ils ne peuvent être laissés en période de crue.

LA LOIRE ENTRE NANTES ET ANGERS

Un programme de réfection des quais, cales est en cours, ce qui renforce l'attractivité terrestre des rives (Chalonnes, Montjean). La volonté de mettre en valeur le patrimoine s'oppose aux types de ponton mis en place (en alu standard).

Les principaux équipements concernant la plaisance ou le domaine fluvial sont les suivants, les ports d'Angers et de Nantes ayant été ajoutés bien que n'étant pas sur la Loire :

Localisation	Kilomètre-trage en rive		Caractéristiques	Observations
	Nord	Sud		
ponton d'attente entrée Sèvre			sur pieux, sans passerelle d'accès à terre, sans panneau d'information	
port de l'Erdre			prévu pour 600 bateaux, bassin St Felix et Erdre, en cours d'aménagement et de remplissage (350 bateaux actuellement)	L'essentiel des bateaux restent sur l'Erdre et ceux qui sortent vont plutôt vers l'Estuaire
estacade d'attente à St Felix	644,5		prévue pour les péniches, pas de panneau d'information	
ponton au siège de la Région			ponton sur pieu et rampe propriété privée	Conditions d'accès à préciser. Si la structure générale est bonne, le platelage est à revoir.
port de la Pierre Percée		629,5	48 anneaux permanents sur pontons et pieux dans une ancienne boire. Cale de mise à l'eau et petit ponton extérieur Pas de douche, tous réseaux à quai, zone de loisir (jeux, port miniature), restau à 4km Muscadet.	Construit en 91, rencontre des problèmes d'ensablement. L'Association gérante demande des travaux d'équipement (cale, aire de carénage, point carburant, épi de protection) et de remise en état (dévase-ment). VNF voudrait établir une concession.
Nouvelle cale à Mauves	628,5		à 800 m du centre ville, le long de la promenade piéton 2 Roues, le long de la Loire. Bord de Loire envasés accessibilité, services	Demande municipale d'un ponton permettant une accessibilité permanente.
ponton flottant à la cale de Clermont (97) en amont du Cellier	623		Ponton flottant 24 m sur écarteurs, non permanent. Liaison avec le Cellier (1500m) par chemin de rive, restaurant Beurivage à 300 m	Mis en place en 97, il est noté une centaine d'accostages pour sa première année. Demande d'un port à plates à Beurivage, d'un recréusement de la Boire du Cellier.
Port d'Oudon,	619,4		Port fermé par un seuil semi-submersible et accessible par un pont sous voie ferrée, chenal d'accès étroit, capacité 30 bateaux. Ponton extérieur 8 anneaux permanents (1997), corps morts Camping, aires de pique-nique, service commerces à 800 m, mise à l'eau	Création avec Champtoceaux d'un SIVU pour le développement touristique.

Champtoceaux : site du cul du Moulin		617,5	Port à plates au pied de la ville (600m) accessible par route pentue. Restaurant, tables de pique-nique sur place	Création avec Champtoceaux d'un SIVU pour le développement touristique.
port de la Patache		616,5	cale et port d'usage local. Services à 1 km à Champtoceaux	
Ponton d'Ancenis Club canoë	610		Ponton sur pieux, avec catways occupé par barques, proche route fréquentée. Proximité centre et club canoë kayak.	
Juigné	607,6		Quai et cale dans bras fermé sous voie ferrée	
St Florent :		597,5	Ponton non permanent proche centre et route fréquentée. Géré par commune (dont enlèvement saisonnier)	
Fresnes	589,4		Ponton, dont maintenance assuré par SMN, avec barques et vedettes. Problème d'ensablement Camping proche, eau à quai, mais commerces très limités.	
Ingrandes	589		Barques dans Boire du Champtocé. Piscine d'été alimentée par drain sous Loire, sur autre rive.	
Montjean		584,2	un ponton sur écarteur, accroché sur quais, occupé par bateaux passagers (15000 passagers/an) et gabarre (2000 passagers/an), "musée flottant", camping, et centre nautique à 500 m aval, écomusée à 200 m, visite de fours à chaux à Chateaupanne et d'une galerie de mine de charbon. Place accueillante à la sortie du pont et près du port.	En projet SEM para-municipale avec 1) péniche de Loire utilisée en accueil expo, S.I. de niveau 2, installation de signalétique, 2) transformation de l'Ecomusée en Maison de la Loire, augmentation de capacité d'embarquement, renforcement des activités du club nautique, ferme chanvrière, remise en état fours à chaux Chateaupanne. Décision fin d'année pour maîtrise d'Ouvrage et financement.
Chateaupanne		580,2	Fours à chaux visitables	Projet de l'écomusée d'avoir un point d'accostage pour la gabarre?
Chalonnes		575,1	ponton, (péniche recyclée?) le long de quais en cours de réfection, en centre ville. Cadre intéressant mais peu animé.	Ponton (Commune), mal placé à cause du gué proche. Cale à prolonger.
la Possonnière	568,5		Port difficile d'accès en saison sèche, malgré dragages 1996, Guinguette (sur concession VNF), prairie pique-nique, camping.	Municipalité cherchant à attirer bateau à passagers. Aménagement d'une jetée et d'aires de jeu. Projet de créer base canoë-kayak.
Béhuard		565,7	ponton sur écarteurs, permanent, eau, près du pont, à 1km de Savennières, 600 m de Behuard	Projet de boucle piétonne la Possonnière-Béhuard-Savennières

Bouchemaine la Pointe		560,5	ponton sur pieux avec catway et barques, à côté base canoë-kayak. Promenade et berges en herbe	
Bouchemaine amont			ponton 20m sur pieux sans catway, bien localisé : prairie pour pique-nique, promenade et proximité Bouchemaine	
Angers. Diverses installations en rive droite de la Maine :			Total port 80 places. Cale publique de la Savatte, avec 2 pontons, face au château, gérée par Maine Anjou Rivières, (bateaux habitables + B Passagers) qui peut accueillir en semaine d'autres clients Ponton géré par la ville au profit de 20 bateaux (abonnement à l'année surtout) Ponton CVA Port saturé	Concession des 2 berges au profit de la ville d'Angers en discussion depuis trois ans. Nouveaux anneaux pour court séjour dans le cadre de l'opération Front de Maine. La nouvelle municipalité voudrait développer le rôle touristique du port. Difficulté des crues (différence de niveau 6m) et courants.

Les ports structurés font payer leurs services (Oudon, la Pierre Percée). Si plusieurs haltes sont équipées en eau, l'électricité à quai ne se trouve qu'au port de la Pierre Percée.

Des ports s'ensablent ou devraient être améliorés. Des localités n'ont de fait plus accès au chenal, qu'elles soient sur un bras non navigable ou qu'elles soient séparées du chenal par de la vase ou du sable.

Le ponton de Montjean est entièrement occupé par des bateaux à passagers résidents. Angers est mal organisé pour accueillir le passage.

Des lacunes importantes subsistent : absence de port en Loire à Nantes, démâtage possible en semaine uniquement, fourniture de carburants, qu'on ne trouve pas à moins de 300 m de la voie d'eau (sauf port de l'Er-dre).

Dès mi-octobre, des pontons sont mis au sec (le Cellier, Oudon, par exemple) alors que les eaux sont à peine suffisamment hautes pour permettre le transit de navires après l'étiage d'été.

1.3. LES USAGES ACTUELS DE LA VOIE D'EAU.

Les trafics commerciaux antérieurs ont quasiment complètement disparus (sauf le sable dans l'agglomération nantaise).

La réalité de la navigation touristique sur la Loire est mal connue, du fait de l'absence d'ouvrages et de comptages.

- Le transit entre Nantes et Angers concerne de l'ordre d'une centaine de bateaux par an.

- Des pratiques conviviales et associatives renaissent et se développent : rallye ANPEI, animations de bateaux traditionnels.
- Dans la partie Nantes, Oudon, les petits ports (Pierre Percée, Oudon) reçoivent un faible passage.
- Les usages principaux de la Loire sont des **pratiques locales** : plates de Loire, motonautisme de sport ou de promenade et pêche, canoë-kayak, développées essentiellement par des clientèles locales et régionales (Nantes – Angers).
- Au niveau professionnel, deux bateaux à passagers fonctionnent à Montjean (vedette Ligeriade : 75 passagers et gabarre la Montjeanaise : 9 passagers). D'autres utilisent plus épisodiquement la Loire, depuis Angers et Nantes.

1.4. LE TOURISME DES BORDS DE LOIRE.

En dehors des agglomérations de Nantes (550.000 habitants) et d'Angers (250.000 habitants) qui sont aussi des lieux de passage et de tourisme, la zone intermédiaire riveraine de la Loire est beaucoup moins fréquentée par les flux touristiques que le littoral régional (La Baule, Pornic, littoral vendéen), et que la zone des châteaux de la Loire.

Ainsi, si cette partie de la vallée de la Loire offre des sites et paysages très intéressants, du fait du caractère du fleuve, du patrimoine historique des villages riverains, du caractère original de fleuve "sauvage", les fréquentations touristiques aux différents sites restent limitées, sauf à proximité des deux extrémités.

Les capacités d'hébergement touristiques correspondent surtout à des campings de 30 à 130 places (15 sur le tronçon), et à l'hébergement rural (gîtes...).

Les point forts sont liés à la route des vins qui suit la rive Sud de Chalonnes à Champtoceaux avec des dérivations au Nord vers Savennières, Oudon, Ancenis (vins d'Anjou, Savennières, Coteaux du Layon, Coteaux d'Ancenis, Muscadet...), aux sentiers de randonnées, les GR très fréquentés vers Nantes et Angers, et aux installations de loisirs : restaurants (vins et poissons de Loire), aires de pique-nique, guinguettes, dans les mêmes zones proches des agglomérations.

La pêche enfin est un loisir très pratiqué, mais plutôt par les clientèles locales, ou vacancières habituées, le produit "pêche" n'étant pas réellement organisé comme produit touristique caractéristique de la zone.

1.5. LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE.

Différents facteurs sont à prendre en compte dans l'évaluation des possibilités de valorisation touristiques et de loisirs de la Loire :

- 1 - Les études et travaux d'aménagement et de réhabilitation de la Loire : les études de modélisation, actuellement développées, vont définir les perspectives d'usage du fleuve.

D'une manière générale, le relèvement recherché de la ligne d'eau sur le tronçon ne peut qu'aller dans le bon sens.

L'ouvrage de déconnexion en aval de Nantes entraînerait lui des changements majeurs, recréant un véritable bassin de navigation autour de Nantes.

- 2 - La position du District de Nantes de réinvestir les rives, et de redévelopper l'image et les activités liées aux fonctions portuaires fluviales et maritimes : développer la fonction port de plaisance à Nantes (Saint-Félix, Sainte-Anne) ne pourra qu'alimenter le tourisme fluvial sur la Loire.
- 3 - La mobilisation des collectivités riveraines pour la réhabilitation des rives, l'accès au fleuve, le développement des activités du tourisme, est forte. Des projets importants se développent déjà à Montjean autour de l'écomusée, à Oudon et Champtoceaux. Mais d'une manière générale, les réunions menées par zone ont montré l'intérêt et la motivation des collectivités riveraines.

Les départements ne sont pas actuellement en première ligne sur l'espace fluvial, à l'exception des systèmes de randonnées. La Région développe elle déjà son implication sur le fleuve : actions de réhabilitation menées avec le Conservatoire des Rives de Loire, aide au développement touristique, projet Loire à Vélo, coopération inter-régionale avec la Bretagne.

- 4 - Il existe une demande croissante de revalorisation du patrimoine ligérien.

De nombreuses associations interviennent en particulier pour relancer les bateaux traditionnels et la navigation, pour animer les rives : Pour la Loire, Loire pour tous (projet Nautiloire), ANPEI, projets de guides fluviaux, etc.

Elles œuvrent pour ramener de la vie sur le fleuve, dans le respect du caractère et du patrimoine. Les animations (descente de Loire, rallye, Loire en chanson, etc..) rencontrent l'attente du public. Elles sont aussi pionnières sur différents dossiers.

- 5 - Ces différents éléments laissent penser qu'il est temps d'organiser une réelle concertation autour des potentialités de l'espace Loire.

2. LES POSSIBILITÉS DE VALORISATION TOURISTIQUE ET DE LOISIRS.

Les potentialités de valorisation touristique et de loisir de la Loire entre Nantes et Bouchemaine vont se définir d'abord par rapport aux caractéristiques du fleuve, par rapport aux thèmes d'intérêt fluviaux et terrestres, aux marchés potentiels, et aux possibilités de constituer des offres variées de tourisme et de loisir.

Dans un deuxième temps, on regardera comment les possibilités d'offre peuvent se combiner, dans les différents sites, pour constituer des projets touristiques viables.

Cette analyse générale sera illustrée ensuite dans le chapitre 3, par les propositions de projets relatives aux différents sites.

2.1. LES LOGIQUES DE DÉVELOPPEMENT.

2.1.1. CARACTÉRISTIQUES DU FLEUVE ET POSSIBILITÉS D'ACTIVITÉS.

- ❶ Les caractéristiques de navigabilité du fleuve, et plus précisément l'impossibilité de garantir le transit entre Nantes et Angers pendant la période estivale fait que ce tronçon de Loire ne doit pas être considéré au plan touristique comme un axe de liaison entre bassins de navigation. Ce rôle de liaison est certes stratégique, les bateaux peuvent rejoindre le bassin de la Maine depuis la mer et en revenir, notamment en avant et arrière saison, mais cette liaison à maintenir ne caractérisera pas une activité de masse.
- ❷ De la même manière, pas de développement possible de croisières fluviales en paquebot fluvial, ni même en péniches-hôtel classiques, comme sur le Rhône ou la Seine.
- ❸ Le marché classique de la location de coches d'eau (house-boats) n'est pas non plus susceptible de développement : problèmes de permis et de motorisation, craintes des loueurs vis à vis des risques, aléas en saison, etc...

Ceci ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de temps à autre, et surtout hors période d'étiage, quelques liaisons locatives entre le bassin de la Maine et le bassin breton. Mais les conditions ne permettent pas de développement commercial d'un produit locatif permanent.

- ❹ Par contre, le fleuve reste navigable **par zones et pour des bateaux adaptés**, pratiquement toute l'année, et notamment :
 - dans la zone Nantes Oudon, grâce à la marée, hors période de crues. Ceci concerne à la fois des bateaux habitables de divers types, usagers des ports de Nantes, et désireux d'escapades en Loire, et des bateaux de promenade, de pêche ou de sports nautiques ;

- dans les différents biefs du chenal, et dans les boires accessibles, avec des embarcations de faible tirant d'eau : plates traditionnelles de Loire, mais aussi bateaux à moteurs adaptés (hors-bord, Z-drive ou turbines...), et barques, canoës, kayaks, dans les zones de moindre courant.
- ⑤ Cette navigabilité intéresse aussi les **bateaux à passagers**, dans les conditions particulières qui pourront être les leurs :
- fonctionnement largement réparti dans l'année (printemps – automne) pour les clientèles de groupes ;
 - faibles tirants d'eau ;
 - itinéraires établis en fonction des conditions de navigation, au départ de Nantes, d'Angers-Bouchemaine, ou des différents ports de départ.
- ⑥ Ces conditions et possibilités d'usage du fleuve vont largement déterminer la nature des équipements nautiques à envisager. En dehors des villes de Nantes et d'Angers, et de leur périphérie, les ports seront des équipements surtout saisonniers, accueillant des embarcations plutôt légères. L'accueil du passage : transit, croisière, ne demandera que de petites capacités. Les débarcadères serviront notamment aux bateaux collectifs, et seront à concevoir en fonction des périodes et des niveaux d'usage. Les cales de mise à l'eau seront indispensable, pour développer les pratiques fluviales légères.

2.1.2. LES MARCHÉS POTENTIELS.

Les clientèles possibles pour le tourisme et les loisirs sur et autour de la Loire entre Nantes et Angers – Bouchemaine correspondent aux marchés suivants :

MARCHÉS	CIBLES
• Marchés des loisirs de proximité	• Populations résidentes permanentes ou secondaires de la zone, particulièrement importantes aux deux extrémités du tronçon.
• Marché du tourisme de vacances (séjours)	• Touristes en séjour dans la zone (capacité faible à développer).
• Marché du tourisme de passage et de circuit.	• Flux de passage sur Nantes, Angers, et sur l'itinéraire.
• Marchés spécifiques : bateaux, plaisance sportive, pêche.	• Flotte de plaisance proche – pratiquants.
• Marchés spécifiques : vélo, randonnées, tourisme vert.	• Randonneurs.

- 1 - Marché des loisirs de proximité.

Les agglomérations de Nantes et d'Angers et les populations résidant dans la zone entre Chateaubriand et Cholet représentent environ **1 million d'habitants**, en majorité urbains, consommateurs de loisirs. L'espace fluvial dispose donc d'un marché de proximité très important, pour des loisirs et excursions variés :

- restauration en bord de Loire (restaurants, guinguettes, vins et poissons...) ;
- promenades familiales ou sportives, à pied, à vélo, (équitation) ;
- visites de sites, participation à des animations historiques, culturelles, etc... ;
- excursions en bateau à passagers ;
- baignades, usage de plages fluviales ;
- pratique de la pêche, au bord ou en bateau ;
- pratique du nautisme : bateau à moteur, ski nautique, de l'aviron, du canoë ou du kayak.

Ces pratiques existent déjà, notamment près de Nantes et d'Angers, leur marché dépend de la qualité de l'offre, des animations organisées, et de la facilité d'accès depuis les centres urbains.

- 2 - Marché du tourisme de séjour.

Actuellement peu développé sur la zone, du fait de la faible capacité d'accueil : moins de 1000 emplacements de camping, quelques dizaines de gîtes, et de l'hébergement hôtelier, faible en dehors des agglomérations nantaises, angevines et d'Ancenis.

La zone se situe dans le domaine du tourisme vert, avec quelques atouts spécifiques : la Loire et des possibilités particulières au domaine de la pêche, la proximité de zones touristiques (châteaux de la Loire, littoral...), la facilité d'accès.

Le potentiel du tourisme de séjour va donc être spécifiquement lié au développement d'une offre plus importante d'hébergements adaptés.

Dans le contexte local, ceci conduit aux solutions :

- de type village de vacances, notamment avec les axes nautiques, pêche, vélo...
- de type bungalows / mobil-homes dans les campings, ou "parcs résidentiels de loisirs"
- de gîtes de bonne qualité, à proximité de lieux de services.

L'objectif pour les communes de la zone doit pouvoir s'évaluer à plusieurs centaines de lits touristiques réellement commercialisables, et ce au-delà des seuls mois de juillet août, ce qui peut être le cas avec des produits typés comme indiqué ci-dessous.

À titre d'exemple, 500 lits touristiques marchands nouveaux, s'ils sont développés sur la zone (hors Nantes / Angers – clientèle urbaine), peuvent représenter environ 7500 semaines de touristes (15 semaines / an), et environ 25 millions de chiffre d'affaires sur la zone.

- 3 - Marché du tourisme de passage.

Les flux de passage sur la zone sont mal identifiés. Il y a effectivement fréquentation de la route des vins et des zones viticoles par la clientèle touristique du littoral, importante en Loire-Atlantique (environ 100.000 lits touristiques).

Il y a sans doute aussi des flux de passage variés concernant Nantes, Angers, et la zone des châteaux, mais dont la part détournée des autoroutes doit être faible.

Le passage touristique a besoin de points fortement identifiés pour influencer les itinéraires, et la zone manque encore de tels points forts.

L'avenir pourra passer par l'organisation et le renforcement d'attractivité des circuits de découverte, incluant certainement à la fois l'offre viticole et le patrimoine ligérien, avec mise en valeur des différents sites intermédiaires.

- 4 - Les marchés nautiques.

Le tableau suivant fait une synthèse des flottes susceptibles de naviguer sur la Loire entre Nantes et Angers.

Localisation	Nombre	Bateaux de mer susceptibles d'envisager une croisière fluviale	Bateaux de plaisance fluviale	Bateaux d'usage local
Flotte littorale	6000	6% de bateaux à moteur de plus de 7m soit 360 bat. Sur les 1500 voiliers de plus de 7m, 350 seraient à faible T.E. et suffisamment motorisés, mais problème du démâtage	inexistants	non concernés
Estuaire	400	Environ 150 bateaux dont beaucoup en hivernage, réparation. Flotte à prendre en compte : quelques dizaines	Inexistants	250 bateaux peu concernés
Sèvre nantaise		quelques unités	peu nombreux	peu concernés
Erdre y compris port de Nantes	700	Environ 200 de plus de 7 m et suffisamment motorisés. Effectif en croissance du fait du port de l'Erdre.	quelques unités, en lien avec canal et réseau breton	quelques dizaines de bateaux à moteur peuvent être concernés
Loire	700	quelques dizaines d'unités, de petite taille	inexistants	près de 700 plates et bateaux de pêche promenade. Navigation à proximité de la cale de mise à l'eau ou du point de mouillage

Localisation	Nom bre	Bateaux de mer susceptibles d'envisager une croisière fluviale	Bateaux de plaisance fluviale	Bateaux d'usage local
Maine	150	quelques dizaines en hivernage, concernés par transit	quelques di- zaines, motori- sations varia- bles	une centaine de ba- teaux d'usage local, qui dépasseront ra- rement la Maine
Loire amont bec de Maine	?	quelques unités	inexistants	plates de Loire
Proximité de Loire en per- manence ou en période estivale				pratique de mise à l'eau en croissance

Ce tableau amène aux observations suivantes :

- ❶ La navigabilité même en été de la partie Nantes – Oudon – Champtoceaux – Ancenis laisse penser au développement d'une navigation de week-end, promenade et loisirs au départ de Nantes. Ceci se développera effectivement dans la mesure où Nantes attire les bateaux maritimes, devient un port de plaisance de bonne capacité, et s'articule au cœur d'un ensemble varié de possibilités de navigation (estuaire, Erdre, Loire).

Ce scénario apparaît de plus en plus plausible. Le marché portuaire pour la ville de Nantes est certainement de l'ordre du millier de bateaux (Saint-Félix, Sainte-Anne, ports voisins...), et l'existence d'un port en Loire suscitera des mouvements vers l'amont.

Ceci pourra correspondre à quelques centaines de bateaux, et de l'ordre du millier de passages / promenades sur la zone Nantes – Ancenis, si les conditions d'accueil sont améliorées (bateaux à moteurs, de 5 à 10 m en majorité, quelques voiliers démâtés).

- ❷ Le second créneau, et quantitativement le plus important, est celui des embarcations légères : plates de Loire, et petits bateaux de plaisance : pneumatiques, hors-bord, qui permettent promenade et pêche (et ski pour quelques amateurs).

Ce parc est déjà celui qui existe. L'aménagement de cales de mise à l'eau, de ports ou zones de mouillage d'été, et l'animation des sites riverains pourront être des facteurs importants de développement de ces flottes. L'achat des bateaux est peu onéreux, et l'intérêt de la pratique est important si les conditions de navigation dans les boires sont développées.

Il est difficile de faire des pronostics, mais ceci intéressera à la fois les habitants des villes et villages riverains, et ceux des grandes agglomérations proches.

- ❸ La pratique du canoë-kayak correspond aussi à un marché particulier de passionnés, mais aussi de clientèles de loisirs si les conditions ne sont pas trop aventureuses. Ceci intéressera certains trajets particuliers (projet du Louet), et les boires où la gestion de l'eau rendra possible la pratique.

- ④ **Motonautisme** (Ski nautique et jet-ski) : Ce sont des pratiques minoritaires, et qui peuvent être dérangeantes pour d'autres usages et non adaptées aux protections qui entourent la vallée. Le Maine et Loire a restreint les secteurs motonautiques (maintenant 2 zones de 2,5km à l'aval du pont des Lombardières et à l'aval de Montjean), et les a interdit aux jet-ski.

Il existe une double demande, de maintien de ces activités, en particulier à proximité des grandes villes d'extrémité, et de contrôle de leurs nuisances, plus aisé quand les activités sont pratiquées en club, ce qui est moins souvent le cas pour le jet-ski.

Hors les clubs, il est possible d'informer les pratiquants aux cales de mise à l'eau. Pour limiter les nuisances, il serait préférable de les concentrer sur des zones bien équipées (zone de mise à l'eau, parcours nautique), proches du domicile des pratiquants, et aux heures de milieu de journée.

A proximité des grandes villes d'extrémité, où la fréquentation peut être la plus forte, existent déjà des tronçons réservés :

- en amont de Mauves, accessible au départ de Mauves (ou de la Pierre Percée)
- le long de la partie aval de l'île de Behuard, accessible à partir de la Possonnière.

Mais les cales de mise à l'eau sont souvent insuffisantes à l'étiage, ensablées, etc..

- ⑤ **Bateaux à passagers.** Les zones favorables au bateau à passagers de taille moyenne (capable d'accueillir plus que les passagers d'un car) sont définies par la proximité d'une clientèle, l'intérêt du paysage, les conditions nautiques :

- le bassin nantais, au maximum jusqu'à Ancenis, mais en permanence jusqu'à Oudon Champtoceaux. La longueur du trajet milite pour la recherche de formules adaptées : allers simples couplés avec un retour par car, restauration à bord, trajets courts comme Bellevue Oudon ;
- le bassin angevin, jusqu'à la Possonnière (en corrélation avec les activités d'animation locales) et en permanence jusqu'à la tête de Behuard, Pierre Bécherelle ;
- des biefs, en particulier où le chenal navigable est proche de berges variées, ce qui permet de maintenir l'attention des passagers. Par exemple :
 - Montjean Chalonnes, bief intéressant (berges proches, reliefs, sites urbains)
 - environs de St Florent.

Il existe d'autres possibilités, avec des embarcations plus petites, liées à des activités loisir ou à des collectivités, et ayant plusieurs fonctions : passeur, découverte, circuits, navettes d'une ville à une autre. La rentabilité de leur activité seule n'est guère possible. Les opportunités dépendront des projets locaux.

- 5 - Le tourisme de randonnée.

Les "randonneurs" à vélo, à pied sont plusieurs centaines de milliers en France à passer au moins une semaine à itinérer de gîte en gîte.

La balade à pied ou à vélo à la journée (la démarche, quelques heures...) concerne un public très important, plus de la moitié des français.

Le marché des circuits de randonnée : GR, circuit Loire à vélo, est tout à fait intéressant. Il le sera encore plus pour les rives de la Loire fluviale si les itinéraires sont ponctués de lieux animés et attractifs, et équipés de capacités d'hébergement adaptées.

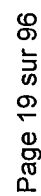
Le produit "randonnée Loire" est à constituer avec l'ensemble des sites riverains et leur potentiel d'intérêt.

Pour la balade journalière, le marché est celui des clientèles de proximité (1 ci-dessus). Les conditions d'attraction passent par des lieux d'accueil et d'animation organisés : parc auto, restaurant, location vélo, et par des boucles ou itinéraires identifiés.

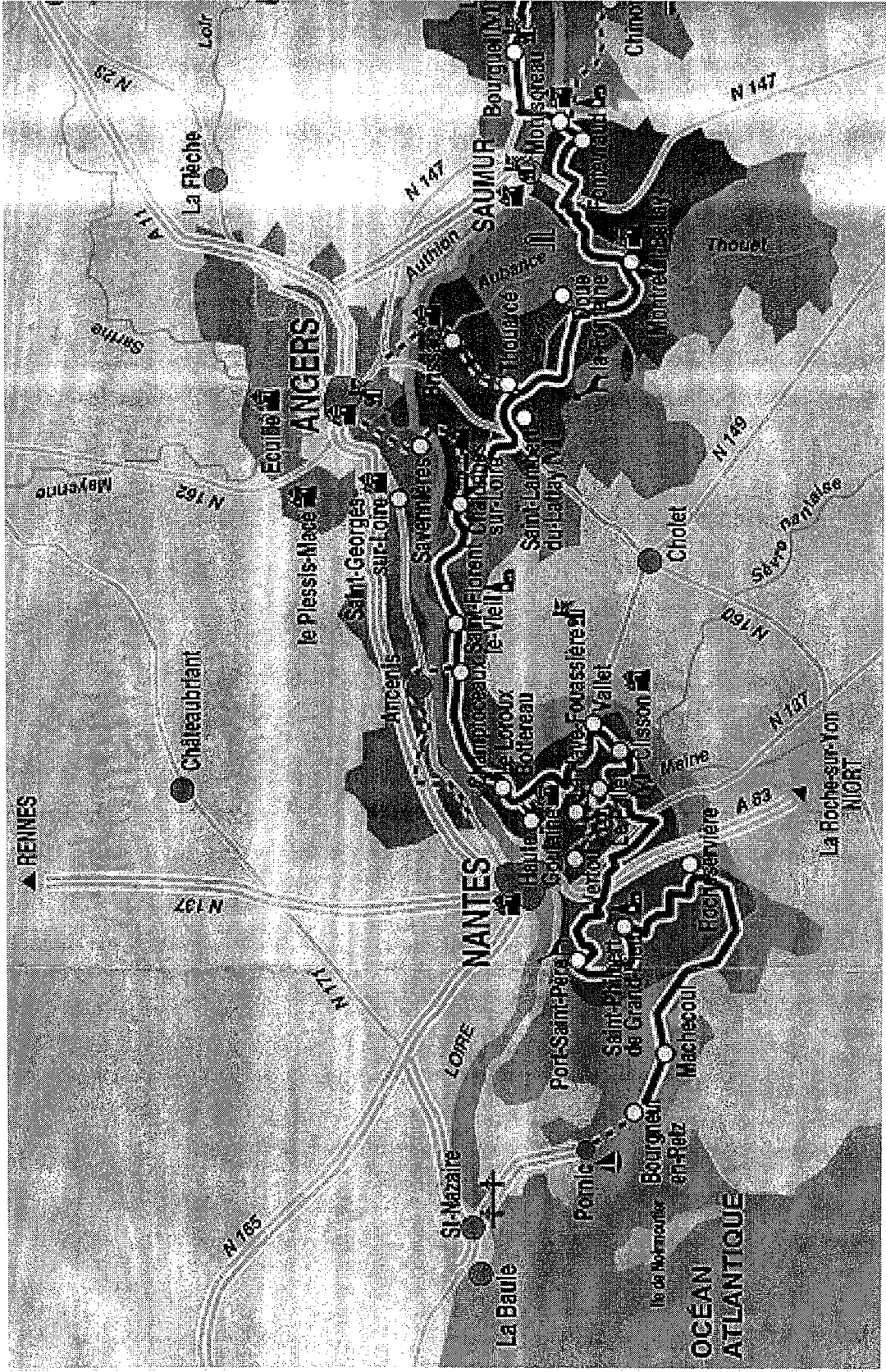
On peut faire actuellement les observations suivantes :

- Oudon, Champtoceaux, Ancenis, St Florent sont concernés par les trois circuits terrestres : GR, Loire à vélo, route des vins, ce qui confirme le potentiel de ces sites ;
- la rive Nord aval (de Nantes à Oudon) est sur deux circuits (vélo et GR) ;
- la route des vins accompagne la Loire de Oudon Champtoceaux à Savennières en passant par Ancenis et toute la rive Sud de Champtoceaux à Rochefort ;
- seul le G.R. suit la rive Nord de la Loire de la Meilleraie à Ingrandes ;
- les sites traversés par aucun de ces trois circuits terrestres sont peu nombreux et localisés sur la rive sud aval (de Saint Sébastien à la Pierre percée), mais ils disposent d'autres atouts : vue sur la Loire, restauration, proximité de Nantes.

Il est envisagé que l'itinéraire vélo soit dédoublé de façon à être présent sur chaque rive, ce qui renforcerait l'intérêt des 2 derniers secteurs.



La route des vins



2.1.3. POINTS FORTS ET FAIBLES DE L'OFFRE TOURISTIQUE DE LA ZONE RIVERAINE DE LA LOIRE.

Par rapport aux marchés définis précédemment, la zone présente les points forts et faibles principaux suivants :

POINTS FORTS	POINTS FAIBLES OU À DÉVELOPPER
1. Deux villes à forte capacité d'accueil et passage important (Nantes – Angers). Un pôle intermédiaire à développer pour arrêter les flux (Ancenis).	Des rapports au fleuve encore peu mis en valeur et organisés : ports fluviaux, promenades riveraines, bateaux à passagers, etc...
2. Patrimoine portuaire et historique des bourgs et ports de Loire (Montjean, Saint-Florent, Ingrandes, Fresnes, Chalonnes, Champtoceaux, Oudon...).	Manque d'animations et d'activités autour des ports (sauf Montjean et Oudon).
3. Un patrimoine naturel original et exceptionnel. Le dernier fleuve sauvage d'Europe. Faune – Flore – écologie.	Peu de lieux organisés pour l'accès, la promenade, l'observation. Pas de produits "séjours". Manque d'hébergements.
4. Potentiel de loisirs nautiques et de loisirs pêche.	Accès au fleuve, stationnement des bateaux, mise à l'eau, locations, organisation des activités.
5. Circuits promenade – rando : GR, Loire à vélo.	Manque de points de départ organisés, de boucles.
6. Zone viticole, route des vins, châteaux, etc...	Idem.
7. Fleuve géré, balisé pour la navigation.	- Ouverture des boires et zones de loisirs nautiques "pacifiées". - Cales, débarcadères, mouillages d'étiages ou saisonniers, à développer. - Information des usagers.

2.2. POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT.

2.2.1. OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les potentiels de développement d'activités de tourisme et de loisirs sur la Loire, de Nantes à Bouchemaine vont s'analyser en prenant en compte l'articulation possible des activités fluviales, et des activités riveraines. Les analyses précédentes montrent bien que les équipements et les activités nautiques peuvent contribuer largement à l'animation des sites, mais que des investissements ne se justifieront que **là où il se passe quelque chose à terre**, où une politique d'attraction et d'animation terrestre peut assurer les fréquentations nécessaires.

Les potentialités de développement sont analysées différemment selon trois zones :

- **La zone Nantes – Ancenis**, en fonction des caractéristiques de navigabilité (permise avec la marée même en étiage), et de proximité de la clientèle nantaise.

- **La zone proche d'Angers – Angers La Possonière**, bief navigable avec la proximité de la clientèle angevine.
- **La zone centrale Ancenis – Chalonnes**, marquée par l'existence de villes et bourgs portuaires et celle des zones naturelles les plus significatives.

2.2.2. ZONE NANTES – ANCENIS.

- ❶ Le premier potentiel est lié au développement probable du rôle de port de plaisance de Nantes, et d'un (ou plusieurs) ports en Loire à un terme de quelques années. Le bassin Saint-Félix et l'Erdre se remplissent, le marché "urbain" de la plaisance nantaise correspond à des extensions possibles des capacités qui s'inscriront dans les perspectives d'avenir du port et de la ville de Nantes.

En matière d'aménagement, ceci pourra concerner :

- L'amélioration des communications entre l'Erdre, le bassin Saint-Félix, et la Loire (estacade ou ponton d'attente...).
- Le développement d'un ou plusieurs sites de plaisance en Loire (île Sainte-Anne, port de Nantes...), le problème principal n'étant pas le marnage, mais l'abri et les courants.

Ce potentiel s'exprimera par une demande renforcée sur les buts de promenade / week-ends au départ de Nantes : possibilités de débarquement et d'escale (**débarcadères, pontons**) hors période de crue, vers les sites intéressants et animés, et les points d'accès aux auberges et restaurants de Loire.

Ceci signifie un besoin **progressif** d'aménagement de ces possibilités sur les sites d'accueil entre Nantes et Ancenis (Mauves, Cellier, Oudon, Chapelle Basse Mer, Champtoceaux, Ancenis...).

- ❷ Le deuxième type de potentiel est lié au **nautisme de loisirs** : motonautisme, barques de pêche et bateaux de promenade, dont l'usage se développera si l'on développe les possibilités de mise à l'eau (cales), de stationnement (à terre, ou sur bouée), dans des environnements agréables, sûrs, et si possible animés.
- ❸ La demande urbaine d'espaces verts, de sites de promenade et d'animation est claire. Il y a marché pour des lieux, des aménagements, des politiques d'animation permettant de proposer des sites de loisirs d'intérêt renforcé : restaurant, sentiers, locations (vélo), canoë si possible, jeux d'enfants et sports variés, animation locale, le tout étant favorablement articulé aux équipements nautiques éventuels : cale de mise à l'eau, bouées, débarcadère pour bateaux à passagers ou plaisance.

La possibilité de développer ces espaces d'animation riveraine dépend des sites, mais aussi des disponibilités foncières actuelles et futures.

On pourra ainsi voir se constituer de réels pôles d'animation riveraine (on pense à Oudon – Champtoceaux, autour de la Pierre Percée / Boire d'Anjou...), mais aussi une variété de micro-sites riverains, à partir d'une cale de mise à l'eau, avec un restaurant, un parking, par exemple.

Les possibilités d'utilisation nautique des bras secondaires et boires restent aléatoires, mais seront très intéressantes chaque fois que possible entre mai et octobre.

Les îles représentent un potentiel de site d'intérêt particulier, partiellement exploité, posant la question des passeurs.

- ④ Le marché des **bateaux à passagers** est particulier dans cette zone. Le potentiel de clientèle existe, les bateaux aussi. Les conditions actuelles de navigation et de passage au départ de Nantes font que le produit croisière vers Oudon Ancenis est d'intérêt variable, et développable à des dates déterminées.

Il est à réfléchir avec restauration, peut être en aller simple, et avec plus de souplesse au départ de Nantes (embarquement en Loire).

Il y a certainement un avenir pour un produit bateau à passagers au départ de sites amont (Oudon, Champtoceaux, Ancenis), en courte durée (1 à 2 heures maxi) et en liaison avec un programme d'animation locale.

- ⑤ **Batobus.** Le projet Nautiloire, batobus desservant 8 communes dans la zone amont de Nantes mérite examen, d'autant que la reconquête des rives commence (palais de justice, passerelle) et que les premiers équipements se mettent en place (ponton de Trentemoult).

Un tel service de transport urbain a généralement une rentabilité plus faible que par voie terrestre, et ne fonctionne qu'avec des demandes de flux importantes à chaque extrémité des parcours. Dans le cas de Nantes, le coût financier serait cependant limité par rapport à l'enveloppe consacrée au transport. La décision reviendra aux communes. Dans les zones les plus urbanisées, la partie maritime de la Loire sera certainement celle qui trouvera les clientèles les plus importantes.

Une forte implication des collectivités est indispensable et la pérennité passera par un rapprochement avec le système de transport du District.

2.2.3. LA ZONE CENTRALE : ANCENIS – CHALONNES.

- ① Pas de réel potentiel lié aux croisières fluviales. L'accueil du passage et nécessaire mais correspond à des flux très limités.
- ② Le potentiel principal est de faire de chaque ville ou bourg portuaire sur la Loire un lieu méritant la visite ou le déplacement pour la journée de loisirs, et l'étape d'un circuit de découverte de la Loire fluviale et touristique.

L'attraction touristique va pouvoir s'organiser dans la conjonction d'un ensemble de thèmes, propre à chaque site, mais relevant de :

- l'intérêt du patrimoine historique (églises, villages, châteaux...)
- l'intérêt particulier du patrimoine portuaire (quais, places), des bateaux et des éléments des productions et des chargements traditionnels
- l'intérêt propre à la découverte et la vision du fleuve
- l'écologie, la flore et la faune particulière aux espace fluviaux
- la promenade et les circuits riverains et en boucle
- les possibilités de gastronomie et restauration
- les loisirs locaux : pêche, nautisme, équitation, vélo, canoë...
- l'accès aux zones et dégustations viticoles...

Montjean est sans doute la collectivité la plus avancée dans l'organisation d'une offre touristique globale. Chaque site urbain : Ancenis, Ingrandes – Fresnes, Saint-Florent – Varades – La Meilleraie, Montjean, Chalonnes, a des possibilités de conception d'un **projet global d'animation** branché sur sa situation et son patrimoine Ligérien.

③ Dans ce cadre, les **équipements nautiques** et fluviaux à envisager sont particuliers :

- principalement des possibilités de mise à l'eau, stationnement, de bateaux (plates, petites embarcations, motonautisme) pour la pêche et les loisirs ;
- embarcadère pour le départ ou l'escale de bateaux à passagers ;
- accueil du passage (capacités limitées...) ;
- équipements de loisirs, base nautique ou baignade en été.

④ Sur ces sites, existent à la fois un besoin et un potentiel de développement d'**hébergements** pour développer le tourisme de séjour et l'accueil de groupes. Comme indiqué dans l'approche par marché, les possibilités hôtelières resteront limitées aux pôles urbains principaux, sauf projets particuliers peu dépendants des localisations (hôtel gastronomique, relais de pêche...). L'analyse fait plutôt penser aux hébergements type village de vacances, HLL, PRL, gîtes, d'ailleurs pas nécessairement localisés en rive de Loire, mais à proximité des services et loisirs principaux.

⑤ Enfin, existent des possibilités d'aménagement et d'animation sur des sites moins urbains, fonction de la demande locale (communes riveraines), du tourisme vert, et des circuits de randonnées : point d'accès au fleuve avec mise à l'eau, parc auto, aire de pique-nique, sanitaires, éventuellement buvette saisonnière...

2.2.4. LA ZONE PROCHE D'ANGERS : LA POSSONNIÈRE – BOUCHEMAINE.

La morphologie particulière du site hydraulique, avec la Maine, la Loire, Le Louet, le bras de la Guillemette et l'île Behuard, rendent cet ensemble complexe mais aussi très intéressant, si la gestion de l'eau permet une utilisation de la globalité des sites.

La proximité de la clientèle Angevine, l'intérêt multiple des sites riveains, entre la Possonière et Bouchemaine (Savennières, Béhuart, la Pierre Bécherelle, La Pointe, Bouchemaine...), l'existence de restaurants et de guinguettes, sont des facteurs positifs justifiant là aussi la recherche d'un projet global.

- ❶ La proximité d'Angers et du bassin de la Maine laisse penser au développement d'une **activité plaisance au départ d'Angers**, avec un bassin diversifié. Ceci dépendra de la politique de la ville en matière de développement éventuel de capacités d'accueil, dont l'intérêt serait d'ailleurs plus urbain que plaisancier. Cela dit, cette perspective possible n'induit pas pour autant un besoin de postes d'accueil et débarcadères (qui existent à Bouchemaine et Béhuart), mais plutôt l'aménagement de l'accès à la Possonière et à la boire de la Guillemette.
- ❷ Le potentiel principal apparaît en effet se situer autour de ces sites, entre la Pointe et la Possonière, Savennières et Béhuart, avec un ensemble de **propositions complémentaires d'animations et de loisirs** :
 - sentiers de promenade, circuit de découverte
 - pêche
 - canotage et petite plaisance
 - éventuellement baignade
 - guinguette (La Possonière), restaurants
 - visites de châteaux, vignobles...
 - jeux et loisirs divers
 - passeur éventuel vers Rochefort
 - accueil de bateau à passagers au départ d'excursions courtes.
- ❸ La mise en valeur des sites riverains, et particulièrement l'ensemble Savennières, Béhuart, la Possonière, devrait permettre d'y attirer les circuits touristiques : randonneurs au long cours, mais aussi excursions (cars) et groupes, et faire travailler quelques structures d'accueil locales (restauration).
- ❹ Le potentiel "hébergement touristique" concernera sans doute les communes les plus éloignées d'Angers pour les hébergements verts (campings, HLL, PRL), l'hôtellerie pouvant se développer en périphérie d'Angers avec l'intérêt conjoint du tourisme d'affaires, et des sites de bord de Loire.

3. LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT – FICHES PAR SITE.

3.1. DE NANTES A ANCENIS.

3.1.1. LA ZONE URBAINE DENSE : NANTES ET REZÉ



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

La zone de contact avec l'espace maritime est aussi le point de rencontre avec la Sèvre et l'Erdre qui abritent diverses flottes : pêcheurs, bateaux à passagers, bateaux maritimes de plaisance, bateaux de rivière, de patrimoine, etc. plutôt tournées vers l'estuaire ou les plans d'eau de l'Erdre.

Le marnage, les courants et des rives souvent inaccessibles font de la zone un espace peu attractif dont la reconquête est entreprise (constructions, promenades, parcs).

La partie maritime abrite des chantiers, un départ de bateaux à passagers vers l'estuaire, une activité d'escale ou de transit de bateaux de plaisance.

Enfin, de nombreuses compétences techniques intéressant la plaisance sont regroupées dans l'agglomération et en particulier dans sa zone centrale : petits chantiers navals, accastilleurs, experts de tous types, clubs.

- **Actions et projets existants**

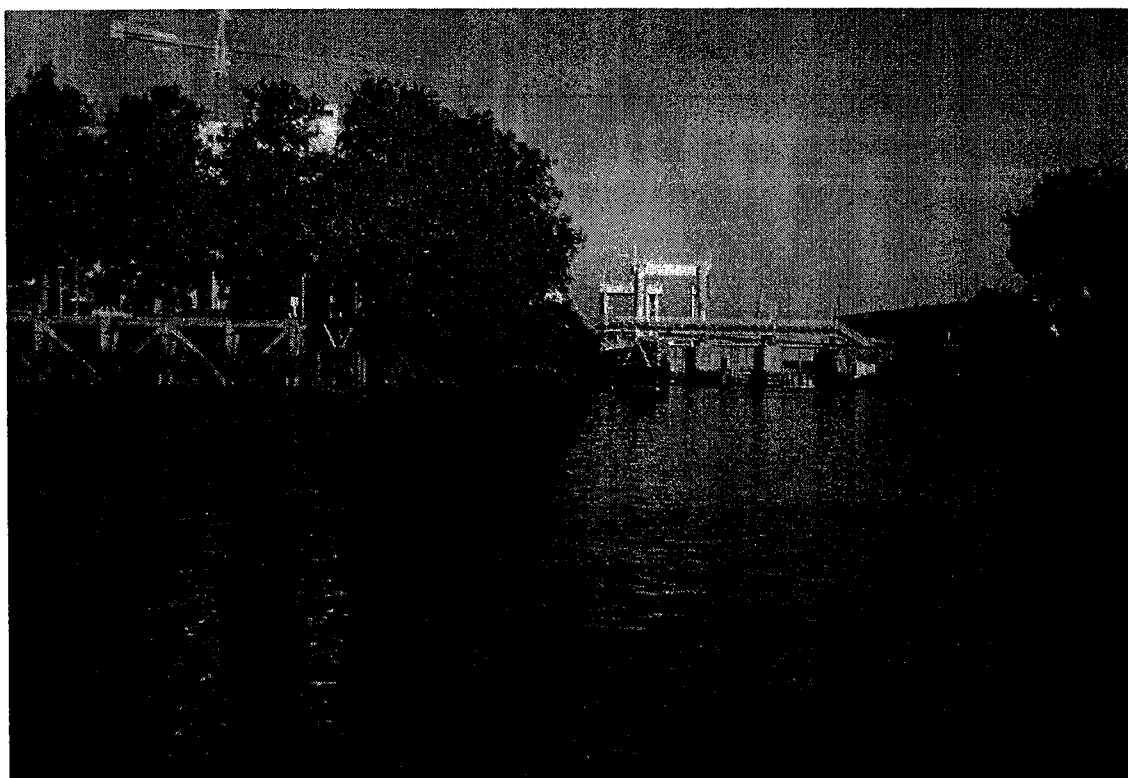
L'Erdre puis la Sèvre ont été déconnectées de la Loire par des ouvrages et abritent une flotte en croissance. Des études sont entreprises pour redonner de nouvelles vocations aux rives de Loire, parmi lesquelles le tourisme et les loisirs occupent une place de choix. La réalisation d'un port de plaisance en Loire est envisageable, parmi d'autres options.

Des études sur modèle vont tester l'intérêt d'un ouvrage de déconnexion situé à l'aval de Nantes qui permettrait d'améliorer les conditions nautiques et la fréquentation. Cette zone serait alors au centre d'un vrai bassin de navigation.

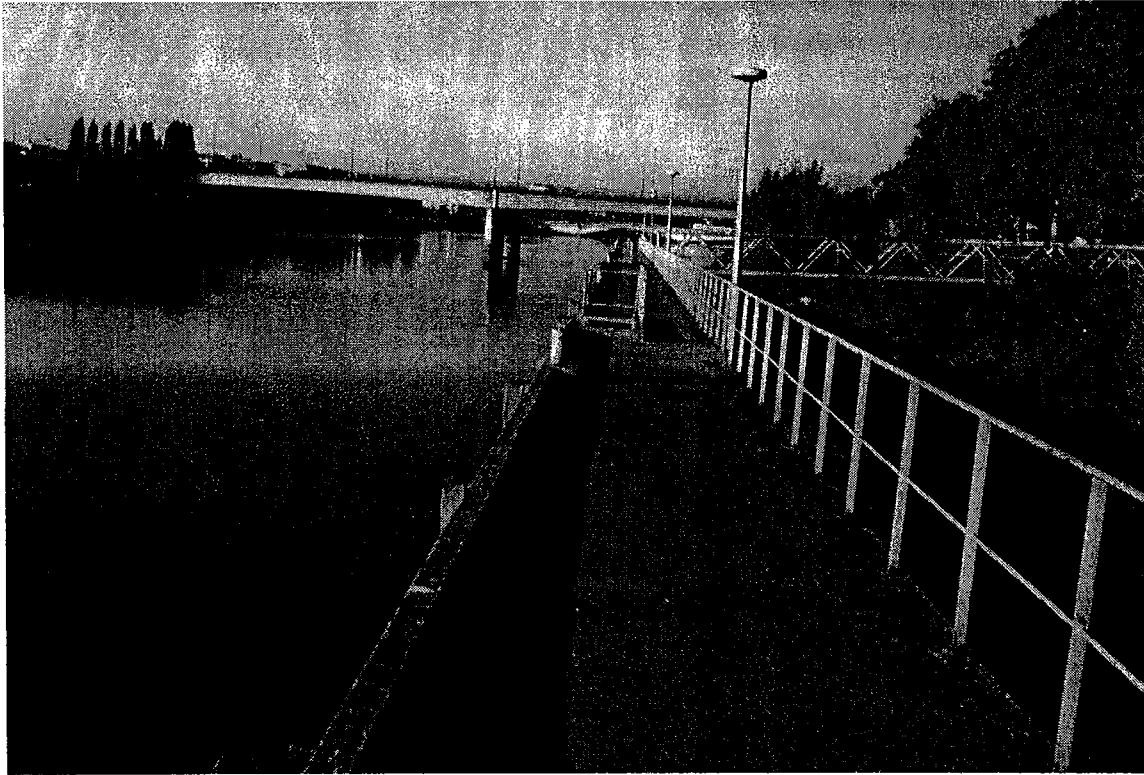
- **Contraintes du site**

Les principales contraintes sont liées autant au bâti existant et à la valeur du foncier qu'aux contraintes naturelles énumérées ci-dessus ; les zones inondables fréquemment ont été remblayées ou traitées en parc.

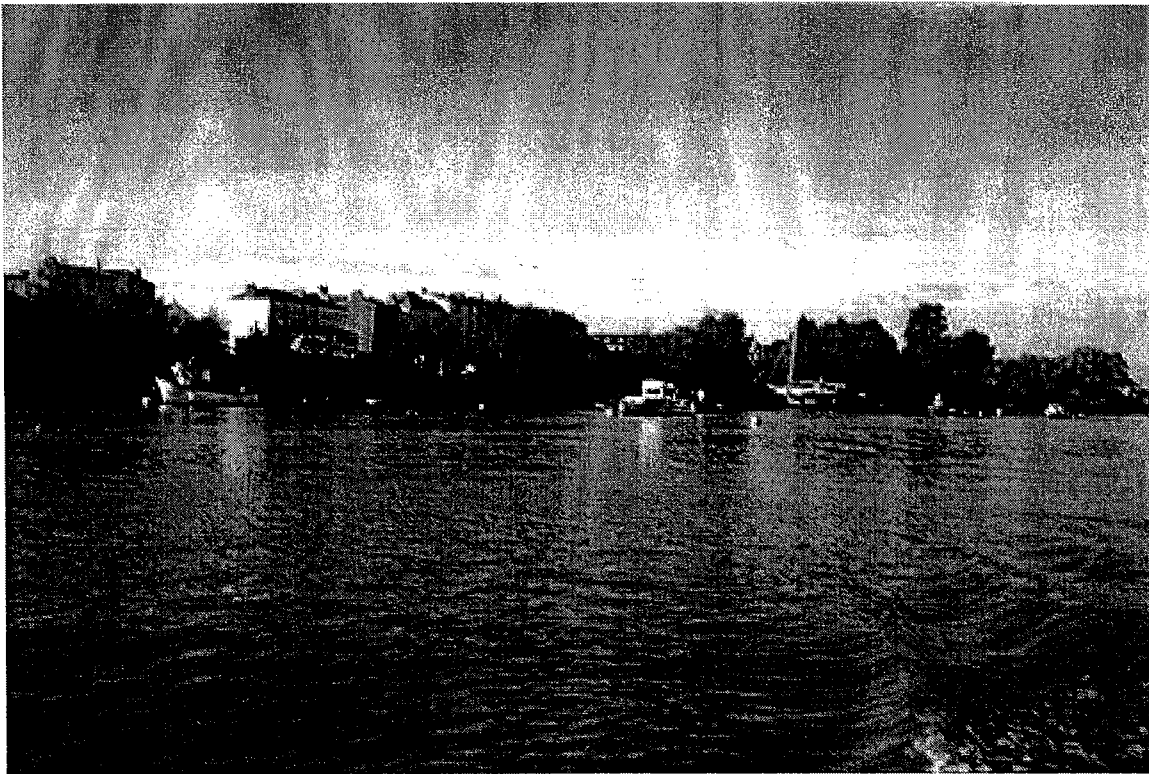
Le fleuve est soumis à de forts courants, au marnage et subit le bouchon vaseux.



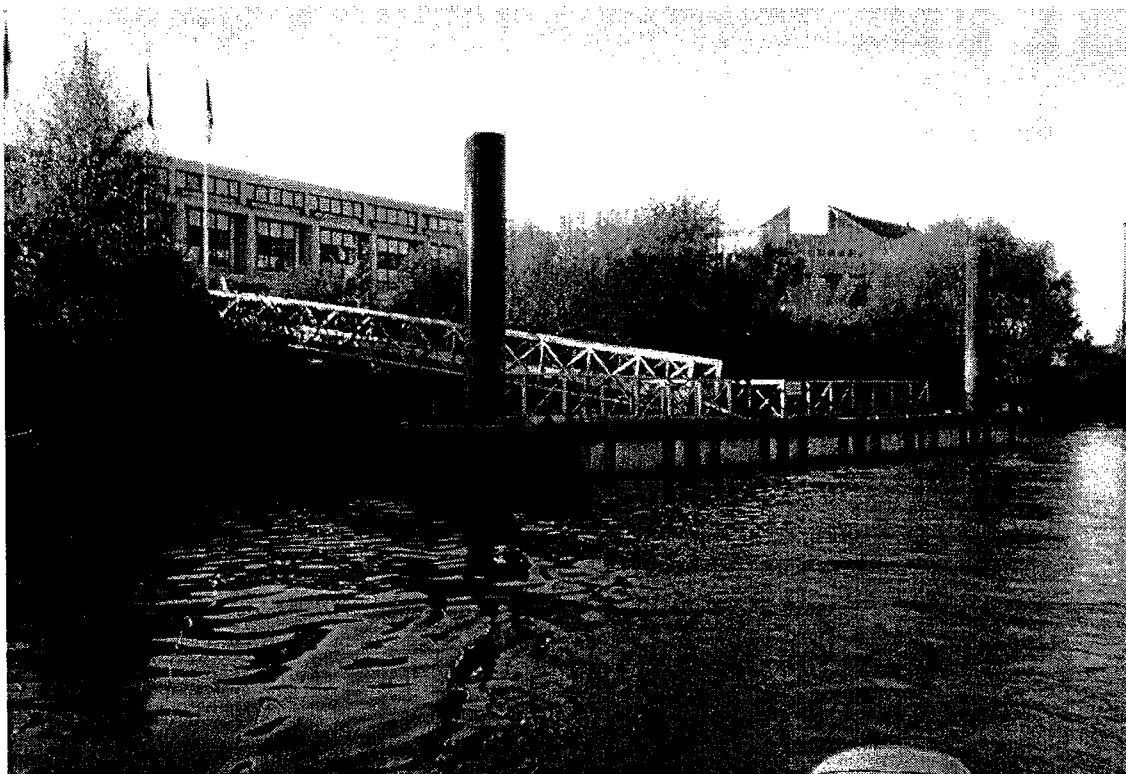
Écluse Saint-Félix



Estacade Magellan



Haute Île



Ponton Région

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

Les axes seraient les suivants (mis à part l'identification de projets portuaires qui concerneraient à priori la partie maritime) :

- facilitation des conditions de passage entre les différentes voies du réseau hydrographique et entre le maritime et le fluvial
- développement des possibilités d'accostage avec plusieurs objectifs :
 - loisir, découverte
 - accès à différents quartiers
 - à terme, accès à des points focaux du transport
- utilisation des capacités de mouillage le long des rives dans un contexte de foncier cher et de saturation des autres sites nantais : bateaux animation, bateaux logement

Les actions doivent contribuer à réorienter la ville vers le fleuve.

• Propositions

Un schéma directeur des interfaces fleuve/ville sera à établir une fois levées les options sur l'ouvrage aval, les seuils, pour organiser la desserte du bassin nautique nantais, réserver les possibilités d'accès aux rives des différentes activités (activités nautiques, promenade, haltes nautiques de quartier, batobus, cales de mise à l'eau, etc.).

Les cales de mise à l'eau, les pontons seront à multiplier (ou rendus accessibles comme le ponton de la Région qui pourrait donner accès au parc de la pointe Beaulieu).

L'amélioration des conditions d'attente à l'écluse St Félix répond aux axes de développement proposés.

L'embarquement sur les bateaux à passagers est à faciliter en Loire.

Les services incitant les bateaux venant de la mer à remonter la Loire sont à encourager : poste de carburant, démâtage, information, obtention de vignette VNF.

Des bateaux logement peuvent être prévus dans des zones calmes et proches d'habitats bas ou de promenades, des bateaux animation à proximité de points très fréquentés et desservis par du transport en commun et/ou du stationnement.

On cherchera à protéger les clubs et les activités techniques liées à la plaisance (dont les points d'accès à l'eau)

- **Nature des équipements**

- Fluviaux.*

Un ponton à l'estacade Magellan (cf. projet SMN) répondra à plusieurs objectifs : sécurité (pompiers), attente pour l'écluse, embarquement possible en bateaux à passagers, desserte locale.

La construction d'un port acceptant les bateaux mâtés, donc à situer sur la partie maritime serait un cadre adapté pour localiser une installation de matage, une pompe à carburants, pour laquelle d'autres propositions sont faites dans le rapport. Pour le matage, si les chantiers existants ne peuvent offrir un service satisfaisant (coût, jours d'ouverture) une installation pourrait déjà être envisagée dans le bras de la Madeleine, en en confiant la gestion à une des activités qui y sont localisées (quai des Antilles).

Un port bateaux à passagers "estuarien" existe quai de la Fosse. Même embryonnaire, il a l'avantage d'être bien accessible en transport en commun et de pouvoir accueillir bateaux de mer et bateaux de rivière. L'intérêt ponctuel de points d'embarquement supplémentaires est à examiner en concertation avec les professionnels : écluse St Félix, amont de Nantes vers Bellevue (avec les avantages suivants : accessibilité à partir du périphérique, raccourcissement du trajet bateau vers Oudon).

On peut déjà lister quelques zones paraissant adaptées :

- au bateau logement : aval du Boireau à St Sébastien, Est de l'île Beaulieu, Haute Ile à Rezé, à condition de transférer au domaine fluvial le tronçon entre les 2 premiers ponts du bras de Pirmil. Il y a opposition des pêcheurs, mais sans doute faudrait-il dissocier sur ce point la réglementation applicable à la pêche du statut des voies ;
- au bateau animation : rive Nord du bras de la Madeleine, Pirmil.

Terrestres.

Les aménagements terrestres seront principalement conditionnés par les études générales d'orientation et les projets urbains en cours de définition. Il sera souhaitable que VNF suive de près l'ensemble de la démarche entreprise par le District.

C. IMPACTS

• **Impacts environnementaux**

Les projets nautiques ne seront responsables que d'une partie négligeable des impacts environnementaux, par rapport à ceux du port, des futurs projets urbains, de l'ouvrage de déconnexion, de réfection des berges.

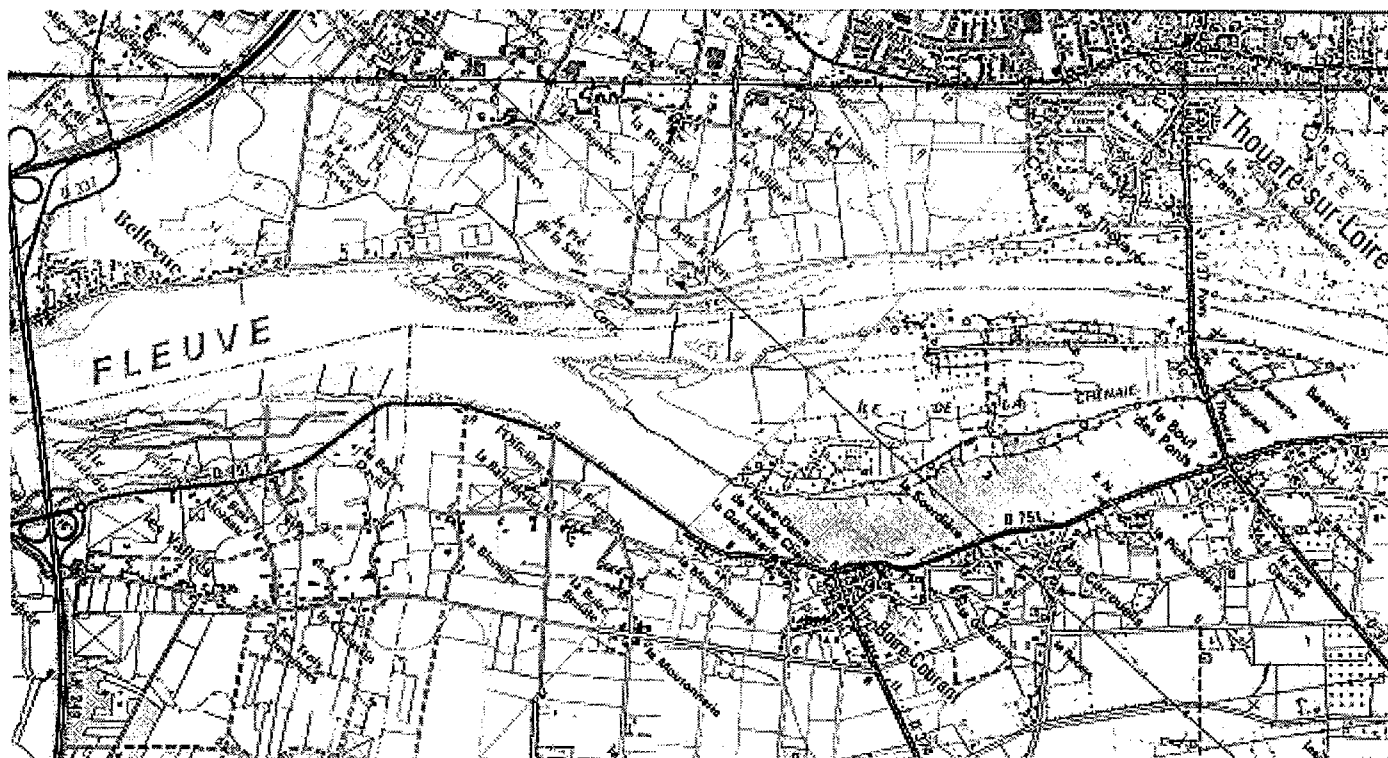
Des précautions devront être prises pour ne pas gêner les écoulements en Loire, pour que l'assainissement des bateaux amarrés soit assuré, pour que l'entretien de leur coque se fasse (bateaux logements).

• **Impact économique**

Les principaux impacts seront :

- l'amélioration générale de l'attractivité de la ville et de ses rives, qui influencera les activités d'accueil
- le développement des possibilités de navigation qui attirera des bateaux
- le renforcement d'un secteur professionnel

3.1.2. RIVE NORD PERIURBAINE : STE LUCE THOUARE



Ces deux communes sont dans une situation assez semblable, outre leur proximité de Nantes : présence de la voie ferrée et d'une zone plate qui les sépare de la Loire, éloignement du chenal navigable.

A. CADRE ACTUEL

• **Fonctionnement**

La présence d'un chemin de rive, le développement pavillonnaire des communes entraîne une forte fréquentation, mais les activités nautiques, sauf celles de quelques pêcheurs, sont réduites. En général, les bras secondaires proches des communes ne sont alimentés en été qu'avec la marée.

Le chemin de rive reste marqué par son origine utilitaire, bien qu'il soit agrémenté par quelques panneaux et le passage à Bellevue et Thouaré.

• **Actions et projets existants**

Ste Luce a investi dans l'aménagement de l'île Clémentine et de ses abords affectés à la promenade et au sport. Thouaré (qui avait une activité fluviale importante) et Ste Luce se montrent intéressées par le projet de batobus Nautiloire.

Le chemin de rive va être emprunté par "la Loire à vélo".

- **Contraintes du site**

Sauf les parties urbanisées de Thouaré (hors zone inondable) et de Bellevue (en zone type B complémentaire), tous les terrains au Sud de la voie ferrée sont en zone inondable type A, dit de grand débit.

Le fleuve est soumis à de forts courants, au marnage et subit le bouchon vaseux.

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

- **Axes de développement**

Les aménagements sont orientés vers la satisfaction des besoins de la population de l'Agglomération pour lesquelles la Loire constitue un espace vert primordial.

Le bras non navigable pourrait être mieux mis en eau pour améliorer ce cadre et permettre, si les communes le souhaitent, le développement d'activités nautiques de proximité (hors motonautisme).

A proximité de Nantes, des besoins très divers existent : bateau logement ou bateau animation (restauration, discothèque, etc.), mouillages, appontement.

Bellevue présente un intérêt particulier du fait de sa bonne accessibilité tant routière que nautique (proximité du chenal).

Propositions

Les propositions pour une alimentation plus importante des bras secondaires sont liées aux études de modélisation du fleuve. Plusieurs solutions sont envisageables (remontée de seuils, modification de digues, etc.).

La mise en œuvre d'une solution conditionne en bonne part le développement de petits équipements : location de barques, canoës, vélos, cales de mise à l'eau. Cependant des équipements à terre (dont guinguettes et restauration d'été) contribueraient à une amélioration globale.

Du bateau logement ou du bateau animation sont envisageables, en particulier à Bellevue, mais les fonds (parfois rocheux) ne s'y prêtent pas partout.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Ouvrages jouant sur le régime hydraulique, fonction des études de modélisation en cours.

La partie amont de Bellevue (vers la sablière) relativement proche du chenal conviendrait à un appontement pour bateaux (de passage, à passagers, et bateaux locaux). Il donnerait accès à la fois à Bellevue, aux aménagements sportifs et récréatifs de Sainte Luce.

Terrestres.

Bellevue et la proximité de l'île Clémentine, Thouaré sont des sites de bord de fleuve propices à des équipements légers d'animation (qui devront être saisonniers du fait des contraintes d'inondation) à mettre en relation avec des circuits, des attractions (poney, circuit VTT, pique-nique, etc.)

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

La remise en eau partielle des bras secondaires doit se faire dans un cadre intercommunal, qui pourra aussi s'intéresser à une mise en valeur orientée vers les loisirs urbains.

C. IMPACTS

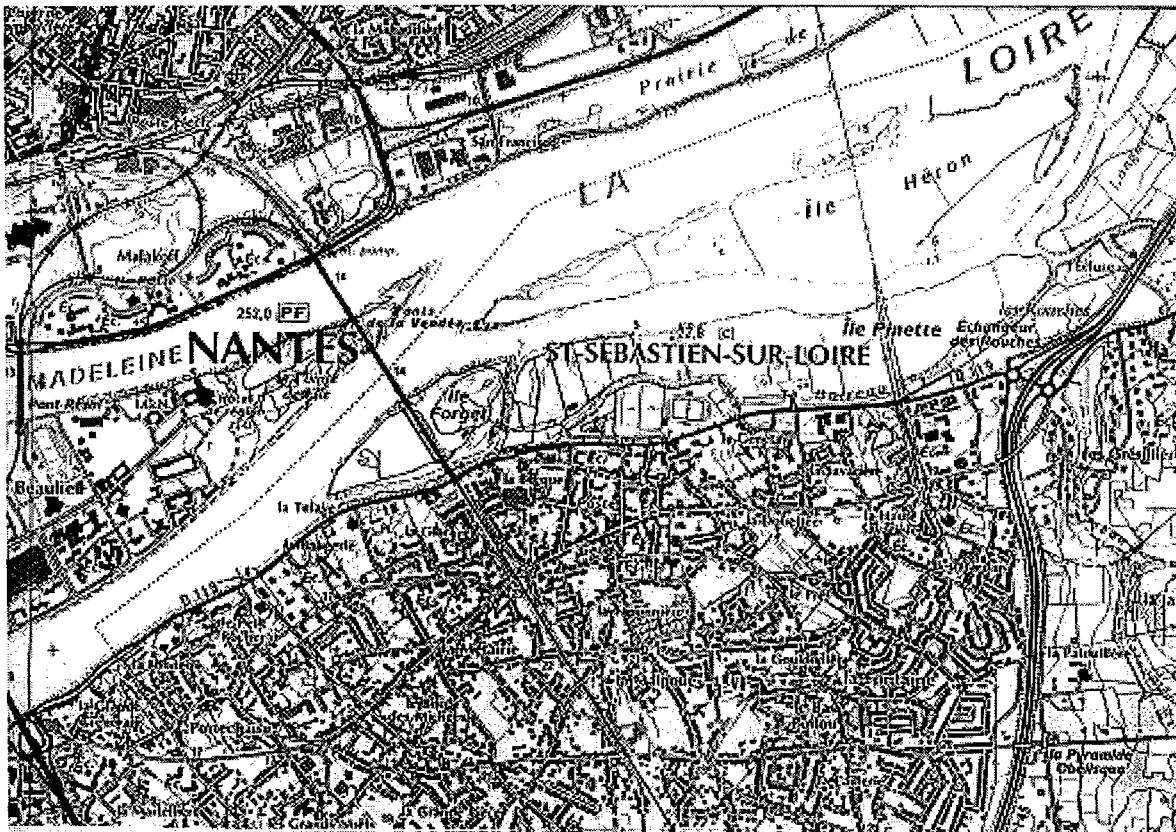
- **Impacts environnementaux**

La remise en eau plus fréquente des bras secondaire devrait favoriser le désensablement.

- **Impact économique**

Les impacts économiques seront liés aux activités nouvelles qui viendraient et s'ajouteraient à l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines.

3.1.3. ST SEBASTIEN.



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

La ville a mis en valeur les zones inondables du bord de fleuve : installations sportives, zones vertes aménagées et attractives (île Forget), qui sont très fréquentées.

• Actions et projets existants

Divers projets sont évoqués pour prolonger ces orientations, comme la mise en valeur du Boireau pour y localiser un bassin d'eau vive pour le canoë, avec une retenue d'eau à marée haute.

D'autres projets devraient déboucher à court ou moyen terme :

- achat de l'île Héron, avec une vocation districale de zone verte à accès contrôlé (visites organisées, classes vertes, clubs, etc.) ;
- remise en état de la cale de l'ancienne plage pour relancer le club de voile et les possibilités d'accostage, qui répondent à une demande privée ou associative (projet Nautiloire) ;
- installation à proximité d'un centre d'information sur la Loire, dans des locaux communaux.

- **Contraintes du site**

Zone inondable au Nord des voies routières de berge.

Le fleuve est soumis à de forts courants, au marnage et subit le bouchon vaseux. Le chenal s'étant enfoncé, les bras secondaires sont rarement alimentés.

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

- **Axes de développement**

Les actions envisagées sont intéressantes, et se situent bien dans la perspective du développement d'un bassin de navigation nantais qui doit multiplier les points d'accostage et les centres d'intérêt.

- **Propositions**

La réalisation d'un stade d'eau vive est soumise à une amélioration du système hydraulique, qu'il s'agisse des niveaux du chenal par rapport au bras principal ou de la qualité de l'eau. Le projet est donc lié aux études en cours et aux décisions qui en découleront. Les projets concernant "la plage" et son environnement s'intègrent bien dans une démarche globale. Un équipement permettant l'accostage à l'île Héron est à étudier, en concurrence ou en complémentarité avec d'autres solutions (gué, etc.). La réalisation d'un accès bateau supplémentaire augmenterait l'intérêt de la navigation dans le bassin.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Remise en état de la cale

Étude d'un équipement permettant l'accostage sur l'île Héron

Terrestres.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Le projet de l'île Héron (jointe aux deux autres îles) dépasse l'intérêt de la commune de St Sébastien et pourrait être étudié dans un cadre plus large, comme celui du district.

C. IMPACTS

- **Impacts environnementaux**

Lié à l'aménagement de l'île Héron qui restera très léger.

- **Impact économique**

Les réalisations se traduiront autant en amélioration du cadre de vie qu'en impact économique sur l'ensemble du nautisme local. Les différents projets (activités de découverte sur l'île Héron, centre d'information sur la Loire, club de voile) devraient entraîner des créations d'emploi, qui ne peuvent être évaluées actuellement.

3.1.4. DIVATTE : ST JULIEN DE CONCELLES - LA CHAPELLE BASSE MER.

Ces deux communes de rive Sud, longées par le chenal navigable, sont protégées par une digue, la Divatte, surmontée d'une route et de constructions.



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

L'activité touristique se concentre sur quelques restaurants et le port de la Pierre Percée, prolongé par un port miniature. La route des vins passe dans les centres communaux situés au Sud de la Divatte.

• Actions et projets existants

Le Syndicat Loire et Goulaine oriente ses actions vers la restauration et la gastronomie et chercherait à profiter du fleuve pour développer des visites dans l'arrière pays.

Les communes seraient intéressées au projet de batobus Nautiloire.

Il est envisagé une installation permettant de ferrailer quelques vieilles péniches toujours bloquées à la Boire d'Anjou. La piste "Loire à vélo" passera le long de la Boire.

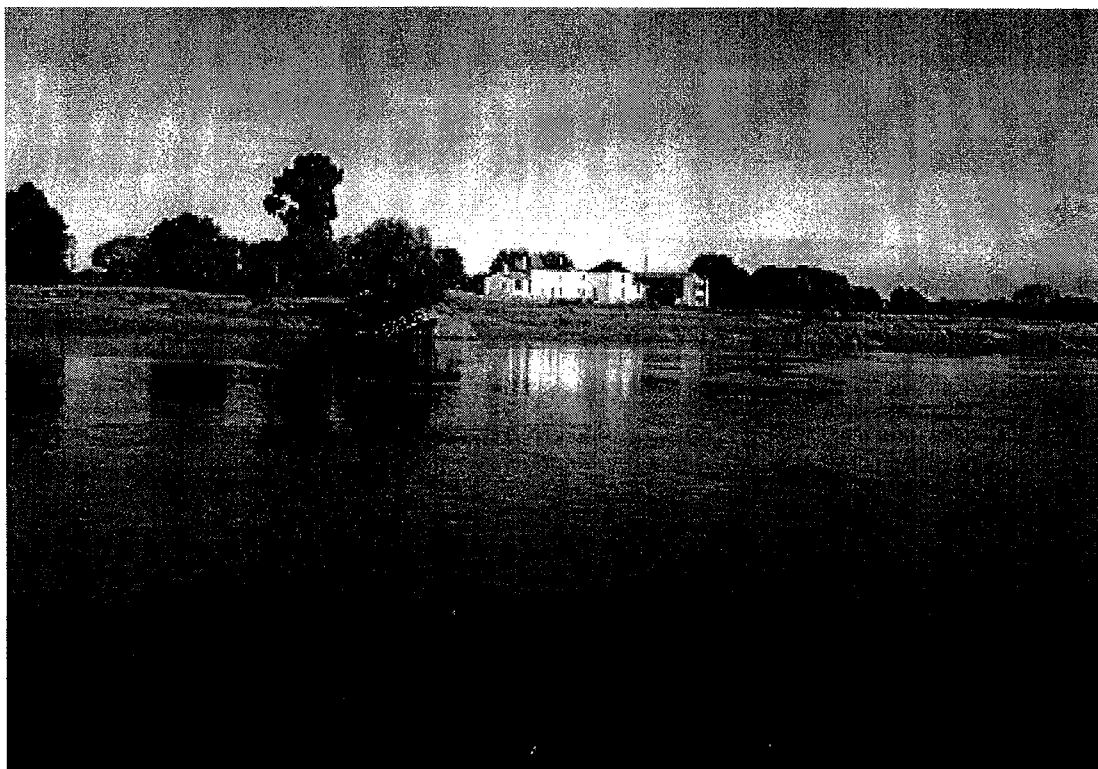
L'association qui gère le port de la Pierre Percée cherche le financement pour désensabler et améliorer son équipement.

• Contraintes du site

Toute la zone au Sud de la Divatte est en zone inondable B dite complémentaire, autorisant des usages sportifs ou de loisirs non permanents. Le port de la Pierre Percée est en zone A dite de grand débit, tout comme la Boire d'Anjou, même si ces lieux bénéficient d'une certaine protection contre les courants forts de crue ou les glaces, de par la configuration des lieux.



Le Bout des Ponts



Île Arrouix



Port de Pierre Percée



La Boire d'Anjou

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

Le site ne convient guère à des aménagements en profondeur. Il est souhaitable d'envisager de meilleurs accès nautiques aux points remarquables de la digue, sur lesquels les restaurants de qualité sont nombreux. Toute la zone se situe dans un bassin nantais de navigation qui doit disposer pour fonctionner de plusieurs points de visite.

Les ports existants ou potentiels (la Boire d'Anjou) sont à conforter. La Pierre Percée peut en particulier servir de base de départ, avec Mauves, pour le secteur motonautique.

Les îles de la Chênaie ou d'Arrouix, peuvent, du fait de la proximité de Nantes, accueillir des activités diverses : gîtes, séminaires, etc..

• Propositions

Les premières priorités seraient d'améliorer les possibilités d'accostage. Le Bout des Ponts regroupe plusieurs restaurants et bénéficie d'un passage important, du fait du pont. Un équipement d'accostage pourrait servir à diverses fonctions : besoins locaux, bateau à passagers en lien avec la restauration, des circuits à terre, batobus.

D'autres sites sont à examiner : la Chebulette, Boire Courant, pour lesquelles des demandes auraient été formulées ; des restaurants y sont localisés.

Les aménagements de la Pierre Percée sont à remettre en état, car le port répond à un vrai besoin.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Équipement lourd d'accostage permanent à la Divatte, en fonction de projets d'utilisation.

Remise en état et amélioration des cales pour les rendre toujours accessibles à la plaisance de proximité.

Dragage du port de la Pierre Percée et recherche de solution limitant l'ensablement, si possible, remise en état des quais.

Équipement de l'entrée de la Boire d'Anjou pour accueillir quelques bateaux logements et permettre l'accès à la station service. La cale de ferrailage envisagée devrait aussi permettre le carénage.

Terrestres.

Accès à la station service et au café de la Boire d'Anjou.

Stationnement aux points d'accostage.

Mesures d'accompagnement et conditions de développement.

Mise en relation de croisières nautiques avec la route des vins et la restauration, par une action concertée des collectivités, des restaurateurs, des compagnies de bateau à passagers.

C. IMPACTS

- **Impacts environnementaux**

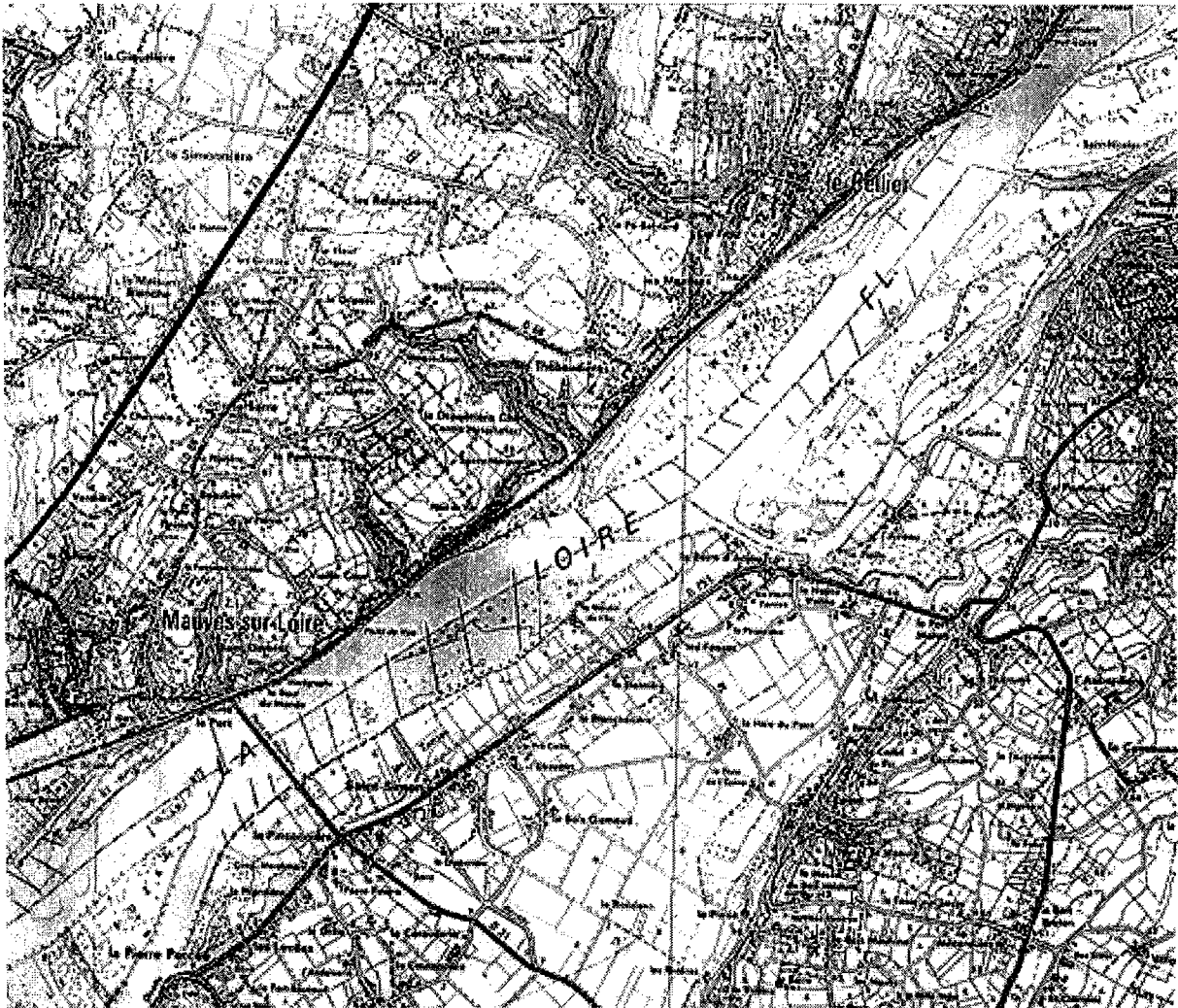
Impact visuel de pontons le long de la Divatte dont l'aspect devra être travaillé, mais les pontons font partie du paysage en Basse Loire et doivent contribuer à animer et embellir une digue sans grand intérêt par ailleurs.

Dragages du port de la Pierre Percée (quelques milliers de m3).

- **Impact économique**

L'impact économique concernera des activités privées (bateau à passagers, restaurants), le port et les activités annexes de la Pierre Percée, les activités proches de la Boire d'Anjou, à la Varenne et la Chapelle.

3.1.5. MAUVES LE CELLIER.



Situées sur la rive Nord, ces communes sont remarquables par leur relief collinaire, leurs falaises, au pied desquelles la ligne ferrée longe la Loire.

A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

Cette rive est fréquentée du fait de la présence du GR qui emprunte le chemin de rive, isolé des urbanisations par la voie ferrée. Le port de Mauves constitue déjà un point d'animation.

Les sites en hauteur (Château de Clermont, Folies Siffait) sont particulièrement intéressants et visités, mais par voie routière principalement. Ils font partie du paysage et des attractions principales sur la voie d'eau.

- **Actions et projets existants**

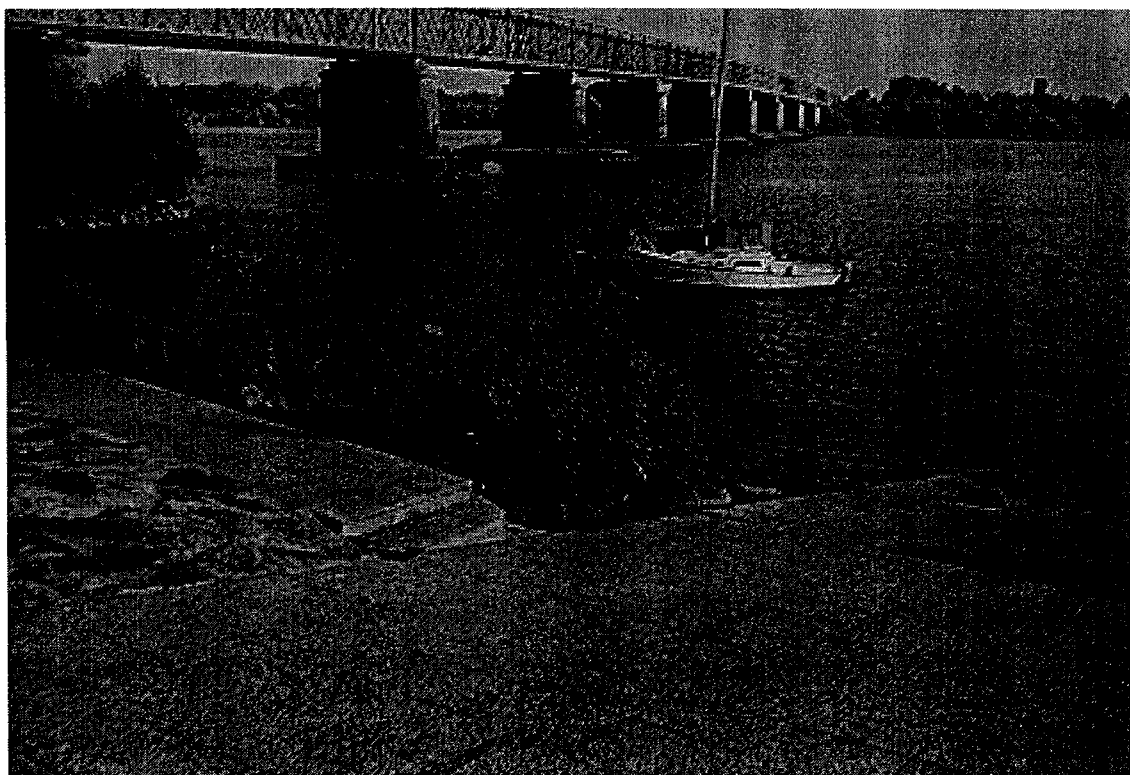
Le principal projet de Mauves concernant la Loire est de disposer d'une halte nautique et d'installations permettant d'accueillir une partie des bateaux mouillés à proximité.

Le Cellier, en complément de la cale de Clermont qui est très éloignée du village, voudrait bénéficier de mouillages à Beaurivage, près de l'entrée de la Loire du Cellier dont une remise en eau est souhaitée.

La piste "Loire à vélo" traversera la Loire à Mauves pour se diriger vers Nantes par la rive Nord et augmentera encore la fréquentation des lieux.

- **Contraintes du site**

Tous les terrains au Sud de la voie ferrée sont en zone A dite de grand débit.



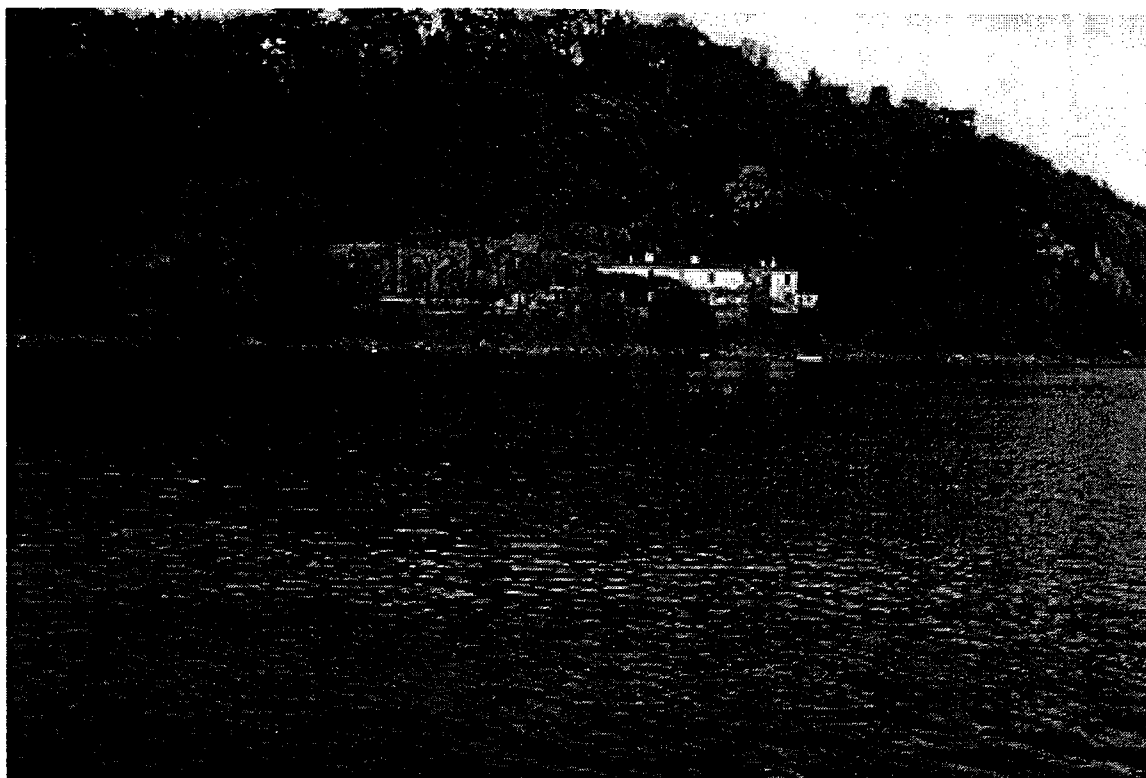
Mauves – cale aval du pont



Mauves – cale amont du pont



Les Folies Siffait



Beaurivage

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

Ce tronçon est le premier paysage remarquable de la Loire quand on vient de Nantes. Il est toujours accessible en bateau avec la marée.

A Mauves se trouve aussi le bassin motonautique le plus proche de Nantes, qui a vocation à être fréquenté, mais qui ne doit pas gêner les autres usages du lieu. La création d'un club motonautique pourrait être encouragée.

En aval, le bras de la Sauterelle, remis partiellement en eau pourrait accueillir du canotage ou du canoë.

• Propositions

La proximité de Nantes, la qualité du site font qu'il est envisageable de développer des capacités d'accostage et des circuits pour différentes clientèles : randonneurs, bateaux à passagers, bateaux de proximité, motonautisme.

Une réalimentation contrôlée du bras de la Sauterelle pourrait diminuer son ensablement et faciliter des usages comme la pêche ou le canotage.

Des activités terrestres peuvent apparaître : terrains de loisir et de jeu, location de vélos et VTT sur un pôle comme Mauves (Cf l'ancien parc d'activités "Western").

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Création à Mauves d'un ponton et de mouillages, de façon à disposer d'installations permanentes pendant toute la période d'étiage, les avant et arrière saison. Une localisation en amont du pont permettrait de bénéficier d'une grande cale ancienne, d'un meilleur tirant d'eau et de courants moindres. L'étude de localisation doit être aussi l'occasion de réfléchir à une réalimentation partielle du bras de la Sauterelle qui pourrait limiter l'ensablement du port actuel.

Les installations de mise à l'eau , actuellement trop pentues et trop courtes, sont à revoir.

Des mouillages peuvent être installées à Beaurivage pour répondre à une demande locale. Le ponton de la cale de Clermont doit suffire pour les bateaux de passage, bateaux à passagers, les visites locales et pour accéder au restaurant.

Terrestres.

Aménagement de cales, définition et confinement du stationnement qui accompagne le motonautisme (en fonction du développement de l'activité).

Circuits et signalisation entre points d'accostages et sites en hauteur.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Des mesures réglementaires et d'information doivent être prises pour limiter les nuisances du motonautisme dans un site très fréquenté.

Le développement des sites et des circuits doit se concevoir dans un cadre intercommunal.

Appui au développement d'animations diverses saisonnières à proximité du port (information, location vélos, animations pour enfants, club motonautique, buvette, etc..).

C. IMPACTS

- **Impacts environnementaux**

Impact visuel lié à un ponton à Mauves.

- **Impact économique**

Le renforcement des activités de bord de Loire à Mauves devrait appuyer les activités actuelles et permettre la création de nouvelles. Quelques emplois saisonniers devraient apparaître.

3.1.6. LA VARENNE.



A. CADRE ACTUEL

- **Fonctionnement**

Le village sur une butte, est situé au dessus de la Boire d'Anjou, qui est généralement non navigable sur toute sa longueur en période d'étéage (alimentation grâce à la marée seule pour des débits inférieurs à 300 m³/s). Un camping est situé en rive de la Boire. La Varenne est sur la route des vins.

- **Actions et projets existants**

La commune attend beaucoup du Plan Loire et de la modélisation pour avoir de l'eau dans la Boire.

La piste "Loire à vélo" passera au pied de la Varenne le long de la Boire.

- **Contraintes du site**

Toute la zone basse est en Zone A dite de grand débit, ce qui interdit tout aménagement permanent.

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

- **Axes de développement**

La Boire est un site intéressant à plusieurs titres :

- abri en cas de crue
- zone de loisir pour la pêche, le canotage, le canoë.

- **Propositions**

Remise en eau contrôlée de la Boire

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

La remise en eau ne sera sans doute pas facilitée par à une remontée du seul seuil de Bellevue à l'aval, du fait de son éloignement. Une remontée des fonds du chenal principal serait plus efficace. En attendant, un abaissement des gués existants devrait améliorer les choses. On cherchera aussi à limiter le courant.

Terrestres.

Recherche de solutions alternatives pour l'accès à l'île Moron si l'on supprime les gués.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Le programme est lié aux modifications du fonctionnement de la Loire, actuellement à l'étude.

Une mise en œuvre concertée avec plusieurs communes, en particulier la Chapelle sur Mer permettrait d'envisager des projets sur l'ensemble du site (petite base nautique)

C. IMPACTS

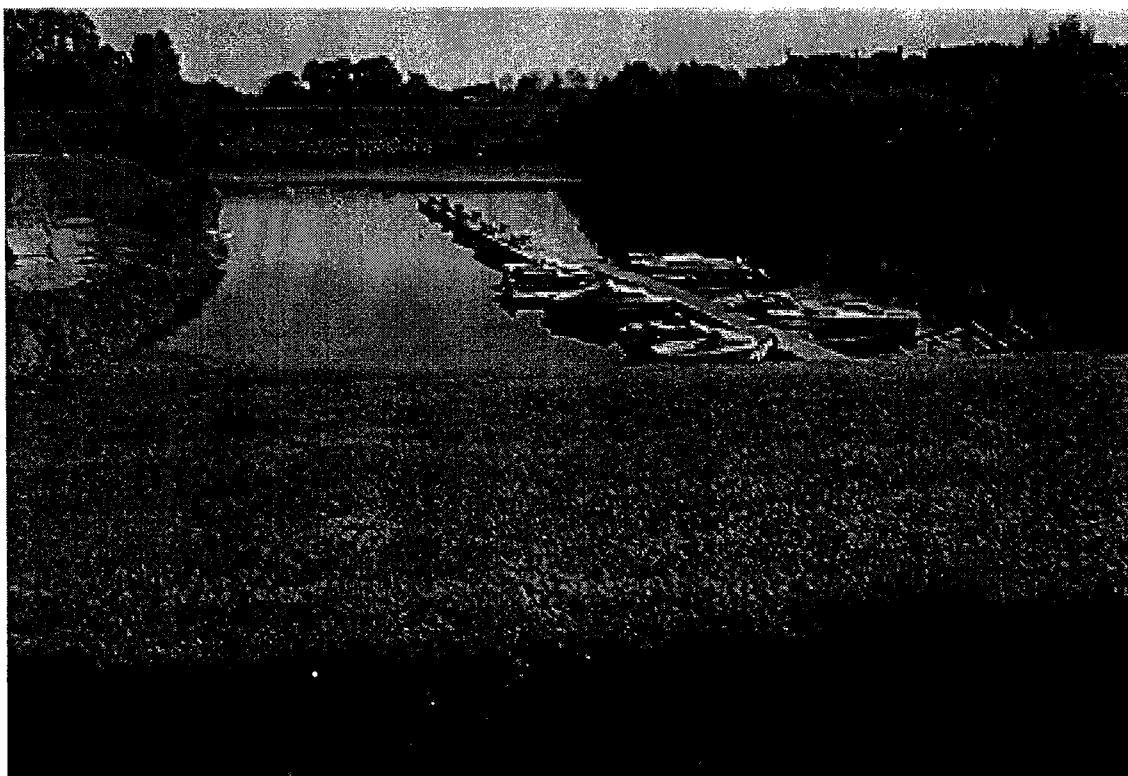
- **Impacts environnementaux**

Les impacts seraient à priori positifs en permettant un meilleur équilibre des débits entre bras.

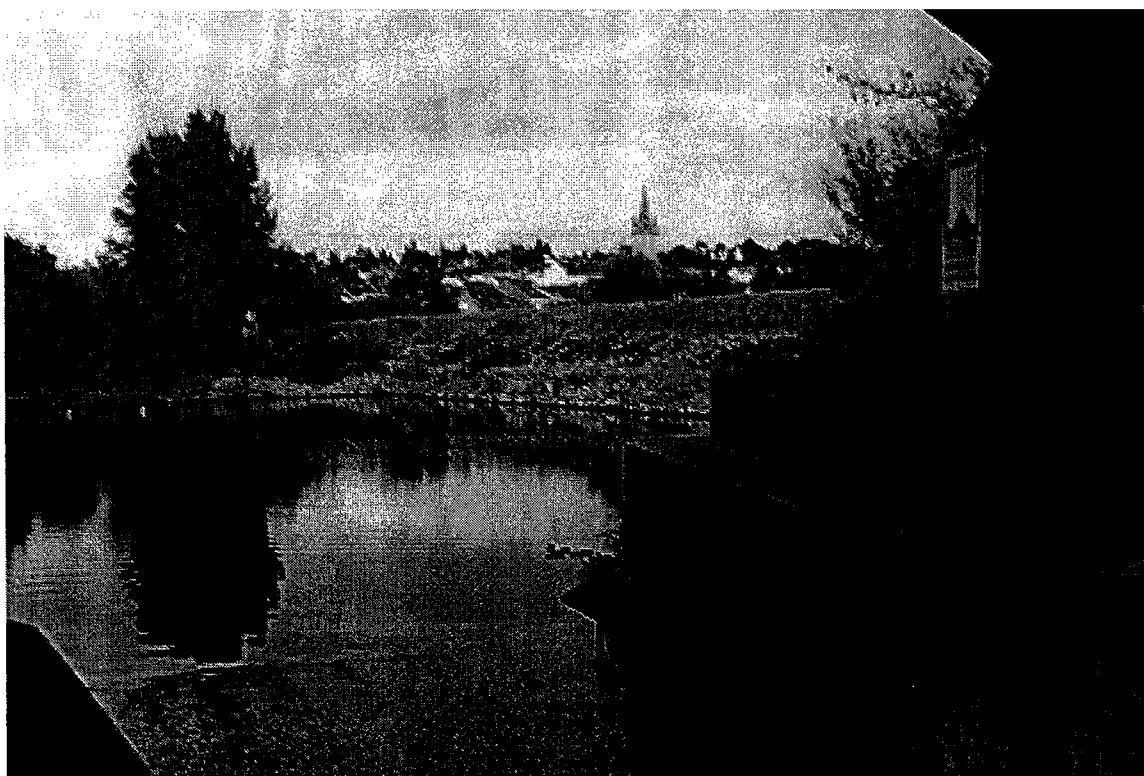
- **Impact économique**

Renforcement des activités existantes (camping, cafés). Impact faible si l'aménagement ne s'accompagne pas d'un projet de mise en valeur globale de la Boire.

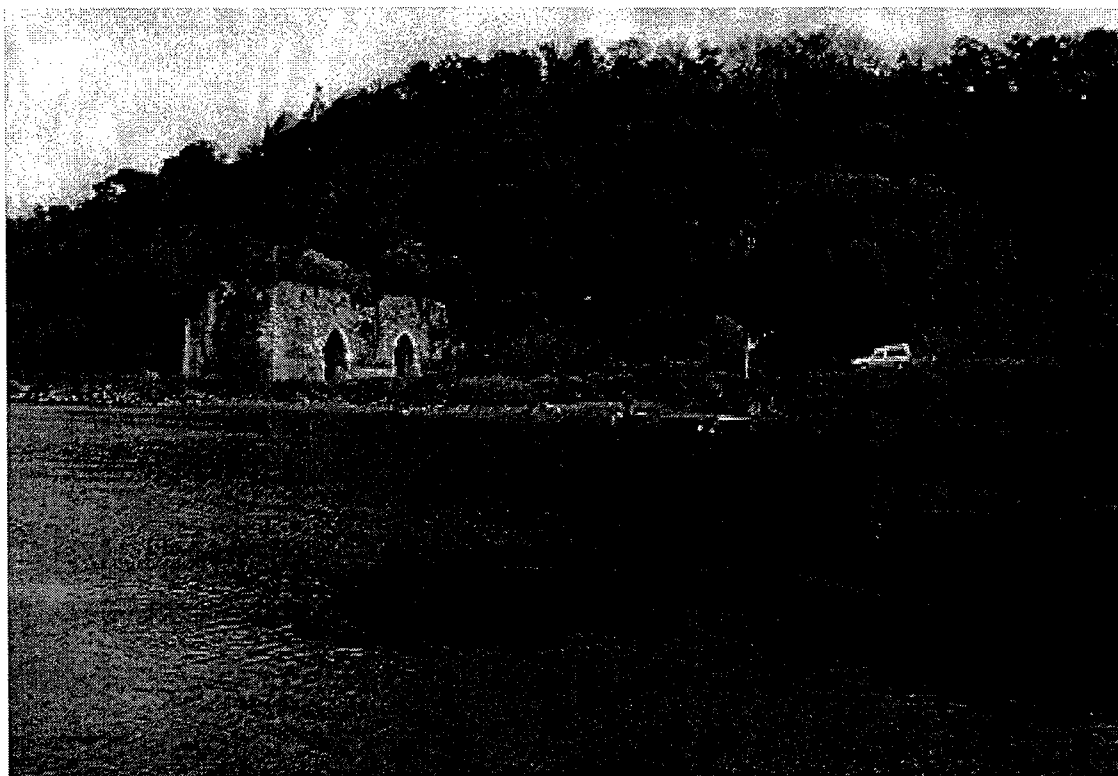




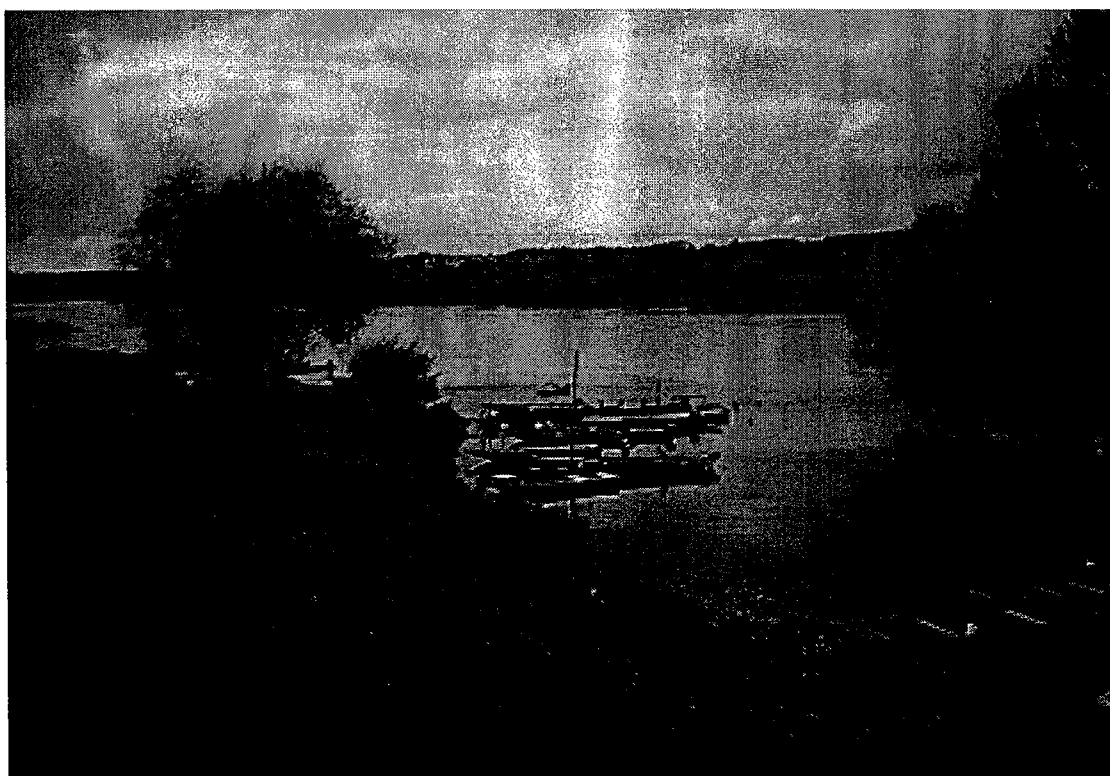
Le port d'Oudon



L'accès au port d'Oudon – sous le pont SNCF



Le Cul du Moulin



La Patache

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

Les deux villes bénéficient à la fois de la proximité des habitants de l'agglomération nantaise et d'une identité particulière qui doit leur permettre d'être un lieu de visite et de séjour, à l'instar des villes et bourgs situés plus en amont.

• Propositions

La mise en place d'attractions fortes, comme le projet muséographique, est intéressante. La fréquentation justifiera alors le fonctionnement d'un bateau à passagers installé localement. Ces deux activités se renforceront mutuellement.

La venue de bateaux individuels ou à passagers à partir de Nantes doit être encouragée, d'autant plus que la marée permet une accessibilité fréquente.

Tout ce qui peut concourir à un projet de mise en valeur réciproque des sites est à étudier (navette, billetterie, circuits, événements, etc...).

Une diversification des services d'hébergement est souhaitable (gîtes, chambres d'hôte, Habitat Léger de Loisir, etc.)

• Nature des équipements

Fluviaux.

Équipement d'accostage à étudier à proximité du Cul du Moulin, pour bateaux à passagers et bateaux particuliers.

Port saisonnier pour le stationnement de bateaux à l'étiage dans le même site, où il y a d'ailleurs déjà des plates, (en s'appuyant sur le projet de remise en état du port ancien?).

Terrestres.

Habitat léger de loisir ; sur Oudon, il devrait être au Nord de la voie ferrée, dont il devrait être isolé par un épais rideau d'arbres.

• Mesures d'accompagnement et conditions de développement

Mise en œuvre commune Oudon Champtoceaux.

C. IMPACTS

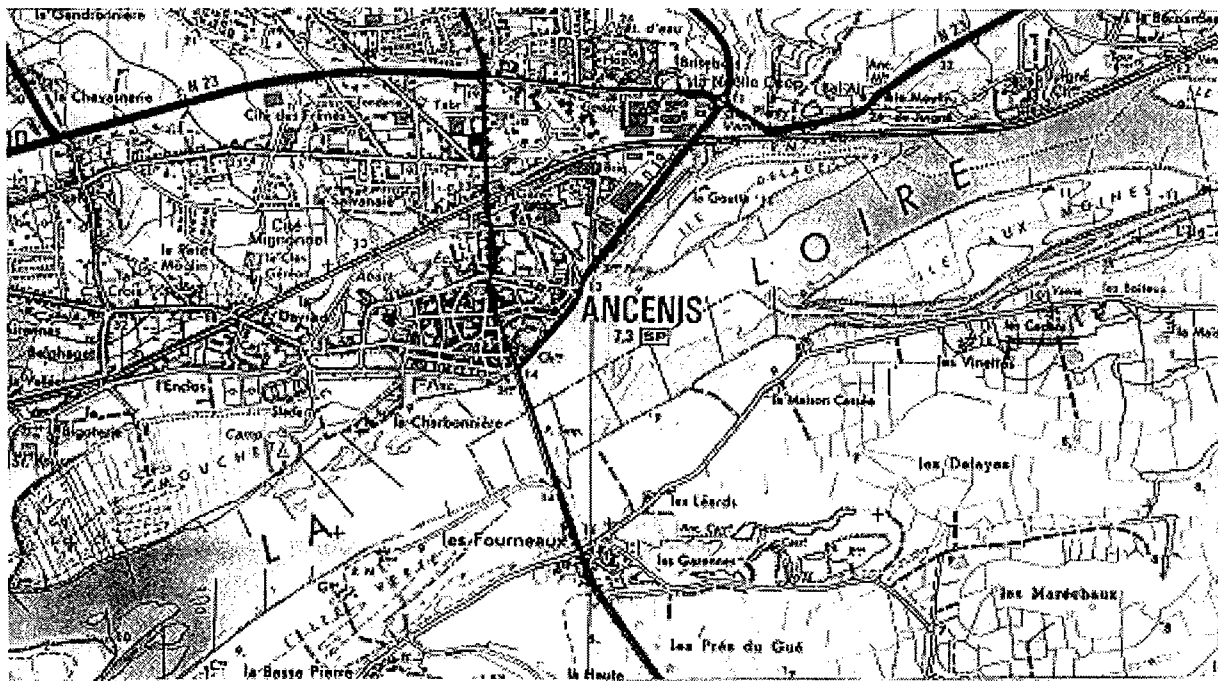
• Impacts environnementaux

Ils seront liés principalement à de nouveaux équipements implantés à proximité du péage du Cul du Moulin et devront être traités avec soin.

• Impact économique

Le développement du pôle aurait un impact important dans des domaines très différents : bateau à passagers, restauration, hébergement. Un bateau à passagers génère deux emplois.

3. 1.8. ANCENIS.



A. CADRE ACTUEL

- **Fonctionnement**

Elle dispose des équipements d'une ville moyenne : camping, piscine, club de canoë-kayak, cale, halte nautique, etc., d'une bonne desserte autoroutière et ferrée (1 arrêt de TGV), mais n'a pas de centre d'intérêt touristique fort, son château n'étant pas encore totalement mis en valeur.

La ville est insérée dans la route des vins, ses quais sont sur le tracé du GR et seront bientôt empruntés par "Loire à vélo".

Actions et projets existants

Avec Varades, est envisagé l'achat de Seils (canoës mixtes voile aviron) et d'une yole, dont l'encadrement serait assuré par le club de canoë local.

Le Château est toujours en réfection, mais constituera à terme, avec les quais réhabilités, un atout pour le développement des activités touristiques en bord de Loire, du fait de sa proximité avec le fleuve. Ancenis est un pôle touristique qui devrait prendre encore plus de poids.

- **Contraintes du site**

Il existe entre la zone A de grand débit (dont îles Delage et Mouchet) et les zones protégées une bande de terrain de largeur variable en zone B (terrain de la piscine par exemple).



Le ponton d'Ancenis

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

La ville bénéficie d'atouts particuliers, comme la qualité de sa desserte, la proximité de Nantes, le fait que régulièrement la marée facilite son accès nautique. Elle a un potentiel diversifié :

- stationnement de bateaux locaux plus que de passage
- possibilité de bateau animation (restauration par exemple)
- but de visite, plus que lieu de séjour, tant par terre que par le fleuve
- activités nautiques sur le plan d'eau.

• Propositions

La réhabilitation des quais doit se prolonger par la recherche de l'animation des berges et du plan d'eau.

On peut envisager d'augmenter les capacités et d'améliorer les conditions de séjour des bateaux en aménageant la partie aval du bras entre l'île Delage et la rive Nord, sur une faible longueur.

La rive de Loire, où se regroupent de nombreux équipements et sites touristiques : camping, piscine, château, vieille ville, club de canoë, mérite un traitement particulier, et la mise en place d'animations.

La présence permanente d'un bateau à passagers n'est pas évidente, malgré la bonne accessibilité de la ville : à part Juigné, les monuments et sites riverains de la Loire sont éloignés et le seuil de Juigné pose des problèmes à l'étiage. Des croisières ponctuelles vers Nantes ou plus près vers Oudon et les Folies Siffait, St Florent sont possibles, de même qu'une activité locale d'un bateau passeur de faible capacité pour des activités multiples : pêche, petits circuits, pique-nique dans les îles, etc.. Cette activité devra cependant s'appuyer sur une structure financièrement solide, car elle n'est pas rentable en elle-même.

Le site d'Ancenis pourrait donc faire l'objet d'un projet d'ensemble de valorisation du front de Loire, dont l'articulation des différentes fonctions permettrait d'assurer la viabilité.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Bassin entre île Delage et rive, avec restauration légère, buvette à proximité. Le désensablement pourrait nécessiter l'enfouissement d'une canalisation d'eau venant de la station de pompage.

Terrestres.

Aménagement, animation, prolongement de la promenade des quais, en contrebas de la route, vers le bassin à creuser.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Le développement de l'activité touristique, la réhabilitation du château pourraient développer les visites et le couplage avec d'autres activités : sorties en Loire.

C. IMPACTS

- **Impacts environnementaux**

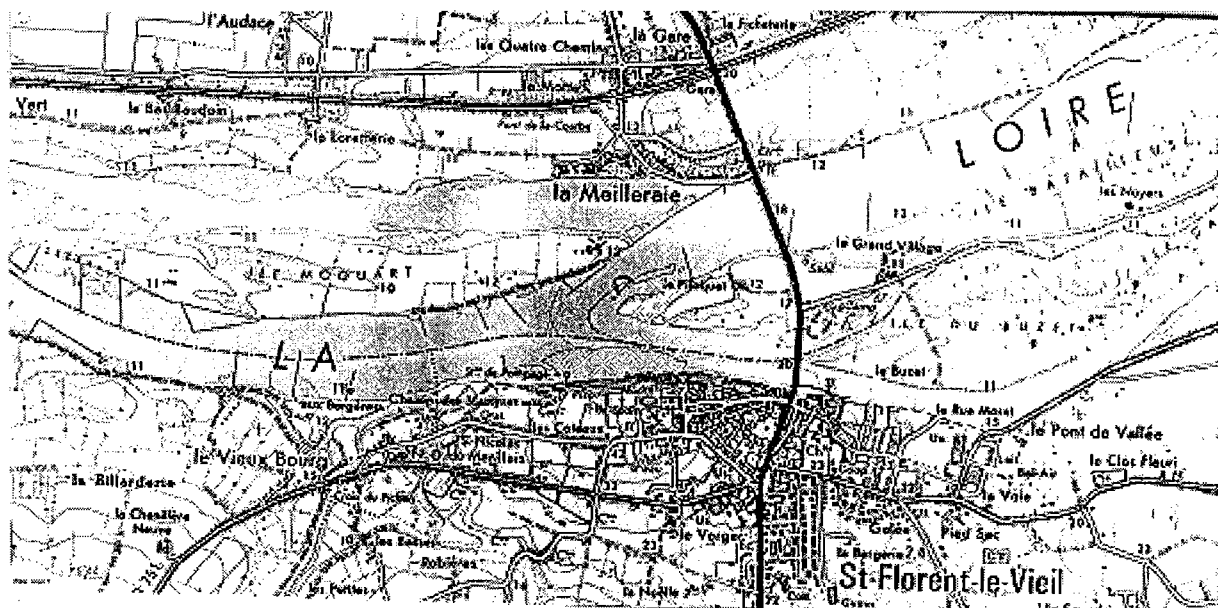
Liés au désensablement partiel du bras secondaire.

- **Impact économique**

Lié aux nouvelles activités qui apparaîtraient (buvette, restauration légère autour du bassin).

3.2. VILLES ET BOURGS DU TRONCON CENTRAL.

3.2.1. SAINT FLORENT VARADES LA MEILLERAIE.



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

L'activité touristique est liée aux monuments et à l'intérêt du site, ainsi que pendant l'été, au camping qui attire des pêcheurs. A part ceux-ci et les plates locales, l'activité nautique reste exceptionnelle.

• Actions et projets existants

St Florent dispose d'autres atouts, comme le GR3, la route des vins, la Ferme des Coteaux.

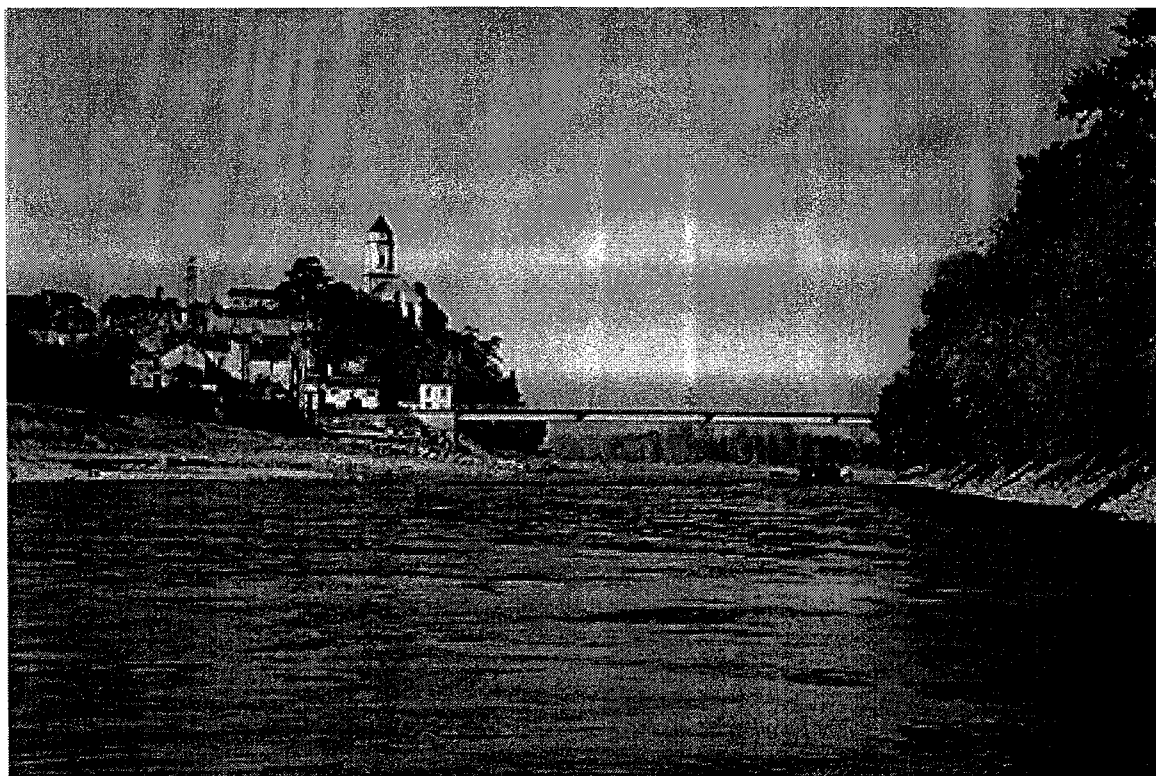
La base canoë privée sur l'Evre est dynamique et a une partie de son activité en Loire. Bientôt le circuit "Loire à vélo" longera la rive Sud.

Les collectivités voudraient faire déboucher les projets suivants :

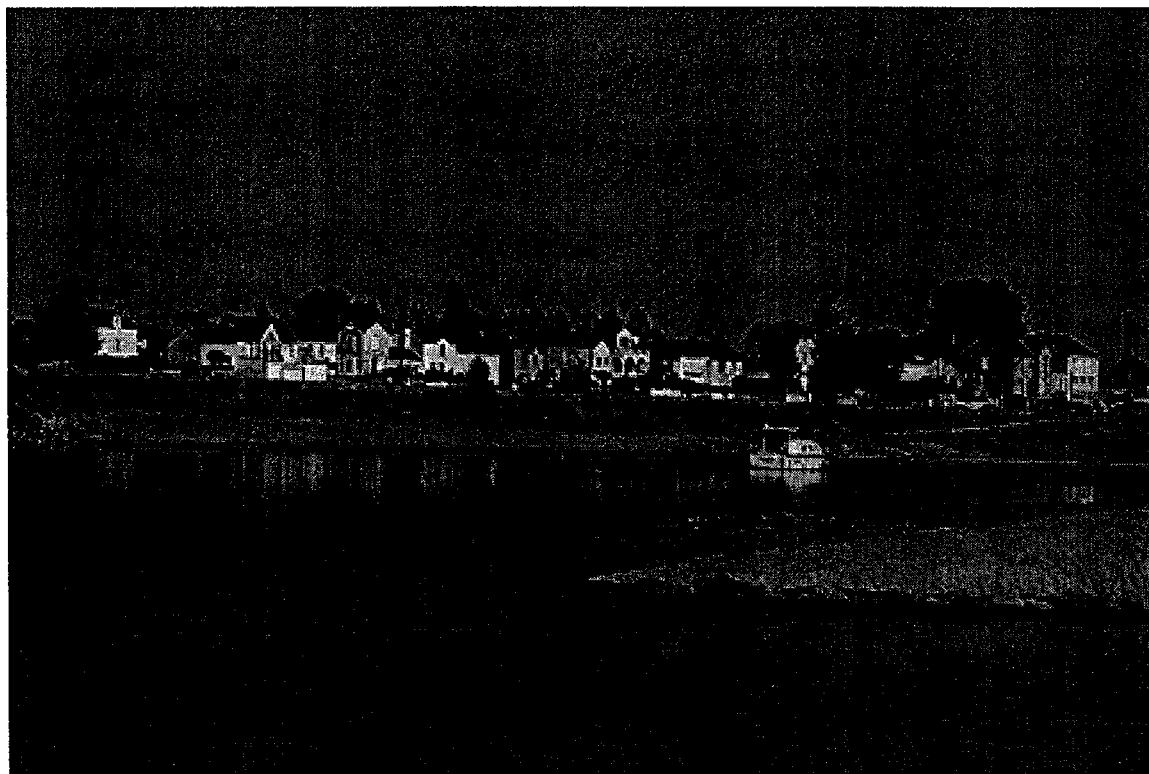
- Pour St Florent : Réhabilitation des quais demandée au prochain Contrat-Plan.
Réhabilitation du port à barques de la Boire perdue.
- Pour Varades : Remise en eau de la Boire Torse.
Activité nautique d'une yole et de Seils basés en été à la Meilleraie ou sur l'île.

• Contraintes du site

Le camping de l'île, sur la commune de Varades, est en zone A, de grand débit. Des équipements techniques ou sanitaires d'accompagnement peuvent seuls être construits. Il en est de même pour la Meilleraie, sauf la zone construite.



Saint-Florent – port et embarcadère



La Meilleraie

B.POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

Le site convient à une double clientèle :

- de visiteurs, individuels ou en groupe
- estivale, sur une période plus limitée, mais demandant une offre adaptée

Outre son intérêt patrimonial et historique, St Florent pourrait avec la Meilleraie, ancien village de pêcheurs, mettre en avant la faune du fleuve et un bassin de navigation (pour plates) comprenant le bras Nord.

• Propositions

Le développement de l'accueil touristique sur l'île Batailleuse (camping) est bridé par les contraintes d'inondabilité et l'évolution des demandes. St Florent et la Meilleraie peuvent mettre en avant d'autres types d'hébergement, en particulier dans les urbanisations actuelles (chambres d'hôte, gîtes).

L'attractivité serait augmentée en s'appuyant aussi sur d'autres axes : canotage, pêche, découverte de la faune du fleuve, organisation d'événements, fonctionnement de bateaux locaux ayant plusieurs activités (passeurs, découvertes d'îles, parties de pêche ou de pique-nique, etc.)

La réhabilitation des quais de St Florent devra faciliter l'accostage en étiage et l'accès nautique à la Meilleraie serait à améliorer pour les plates et la plaisance de proximité .

Cette vocation et la navigation de proximité ou de croisière seraient facilitées en obtenant une réduction des vitesses élevées actuelles dans le chenal navigable, par une remise en eau partielle des bras secondaires. Celle-ci doit cependant permettre la navigation d'un bateau à passagers dans le bief.

• Nature des équipements

Fluviaux.

Réhabilitation et dragage de la boire perdue pour permettre aux plates et bateaux légers d'accéder au ponton.

Accès nautique (balisage léger d'été, plus que dragage) pour accéder à la Meilleraie. Equipement d'accostage et rampe utilisable à l'étiage dans le bras Nord, pour développer la pêche, (location de barques éventuelle).

Réglage du débit dans les bras qui devront être navigables en plate.
Traitements des pieds de quai.

Terrestres.

Aménagements pêche dans le bras de la Meilleraie, les boires.

Réhabilitation des quais, mise en valeur du cheminement depuis l'Evre jusqu'à Pont de Vallée.

Développement d'une offre touristique (Circuits vélo et piétons, etc.).

Mesures d'accompagnement et conditions de développement.

La réalisation du projet passe par différentes mesures :

- Mise en valeur des atouts patrimoniaux et historiques et développement d'une attractivité qui pourrait venir du fleuve, et de sa faune.
- Actions de promotion et d'animation (promenade, pêche) sur le plan d'eau.
- Animation des quais. Bateau animation fixe (restauration, discothèque, etc.). Accueil de bateau à passagers.
- Développement des hébergements.
- Concertation St Florent Varades.

C. IMPACTS

• **Impacts environnementaux**

Très limités, car absence de projet important. A préciser pour chaque aménagement.

• **Impact économique**

Liée à l'hébergement et aux activités vivant du passage.

3.2.2. MONTRELAIS (ET ANETZ).

Les propositions pour Montrelais sont en bonne part valable pour Anetz qui dispose aussi d'un camping en bord de Loire. Cependant le chenal est plus éloigné de la rive.

A. CADRE ACTUEL

- **Fonctionnement**

Aire de camping de 5 000 m², en bordure de Loire, avec un équipement sanitaire d'été.

- **Actions et projets existants**

Restauration de boire en projet. La collectivité souhaiterait disposer près de l'aire d'accueil d'une installation de mise à l'eau.

- **Contraintes du site**

En zone A, de grand débit.

B.POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

- **Axe de développement**

Centré sur la clientèle d'été et de WE, les retraités, la pêche, la petite balade nautique.

- **Propositions**

Pour renforcer l'intérêt du site, un équipement léger utilisable à l'étiage est souhaitable. Le chenal navigable est proche de la berge, mais du fait de la proximité des autres haltes et du manque de service, l'accostage de bateaux lourds n'est pas à rechercher, si cela nécessite des ouvrages coûteux.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Équipement léger d'étiage (mini-quai et rampe) permettant l'accostage de plates ou de bateaux de proximité, ainsi que la mise à l'eau, à compléter par un balisage sommaire d'accès.

Terrestres.

Chemin d'accès, places pour quelques véhicules et bateaux, en recherchant un mode de traitement s'intégrant au site.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

L'aménagement peut servir de support à des actions avec St Florent la Meilleraie, d'une part, Fresnes Ingrandes d'autre part.

C. IMPACTS

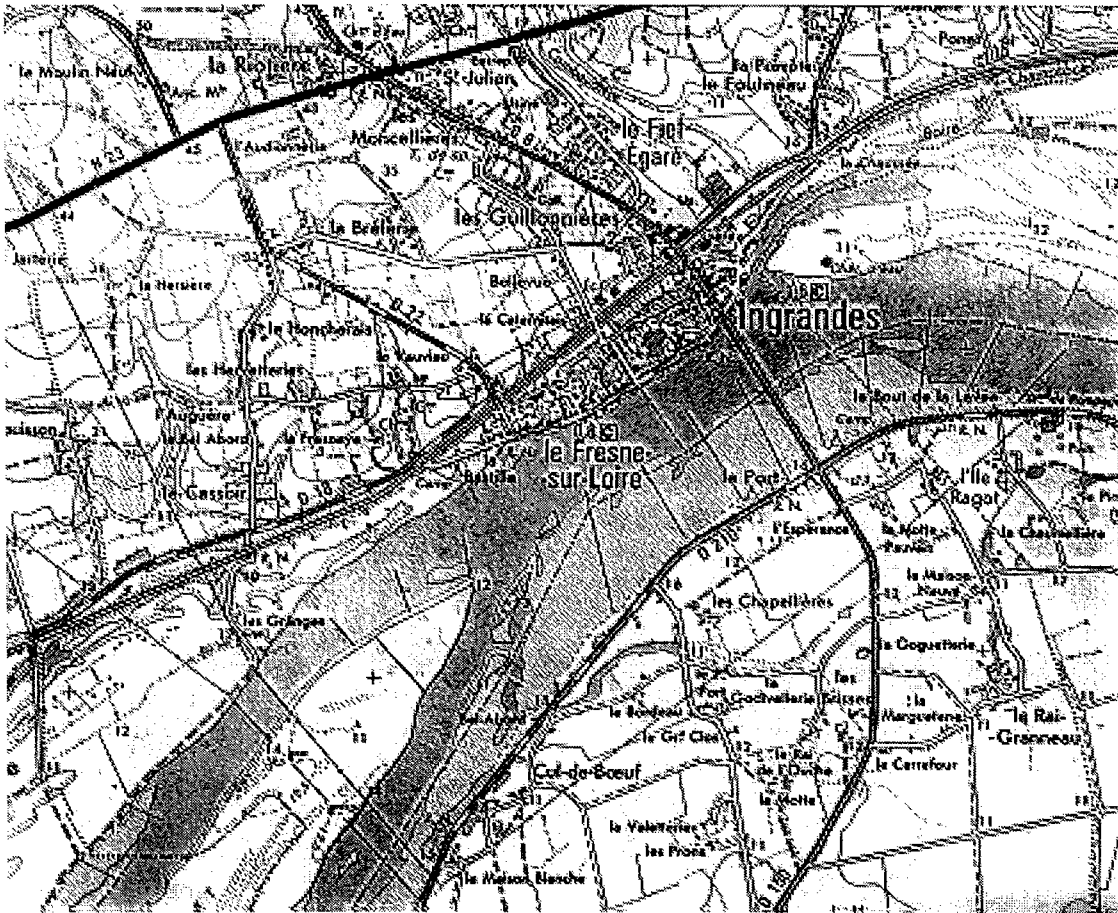
- **Impacts environnementaux**

Liés au mode de traitement de l'aménagement.

- **Impact économique**

L'impact sera plus important s'il y a coordination d'actions avec les bourgs voisins.

3.2.3. FRESNES INGRANDES



A. CADRE ACTUEL

Fonctionnement

Fresnes Ingrandes se sont déjà pourvus d'équipements touristiques : camping, piscine de plein air, halte nautique de Fresnes, mais cherchent à mieux exploiter un site particulier par son rapport à la Loire.

Actions et projets existants

Le tracé Loire à vélo doit passer en rive Sud près de la piscine d'Ingrandes.

Parmi les projets, on peut noter :

- Seuil de l'île Meslet, première expérience de relèvement du lit.
- Guinguette sur le terrain VNF à la Bastille.
- Remise en eau de octobre à mai de la Boire Torse à l'aval.
- Réhabilitation des quais d'Ingrandes.

Une cale de mise à l'eau a été rallongée, mais s'ensable.

Les demandes sont nombreuses :

- Désensablement de la halte, recherche de possibilité d'accostage pour un bateau à passager
- Sentier piétonnier en front de Loire, et dans les ruelles, avec illuminations.
- Base d'observation d'oiseaux à l'aval de Fresnes
- Réhabilitation de la boire de Champtocé.

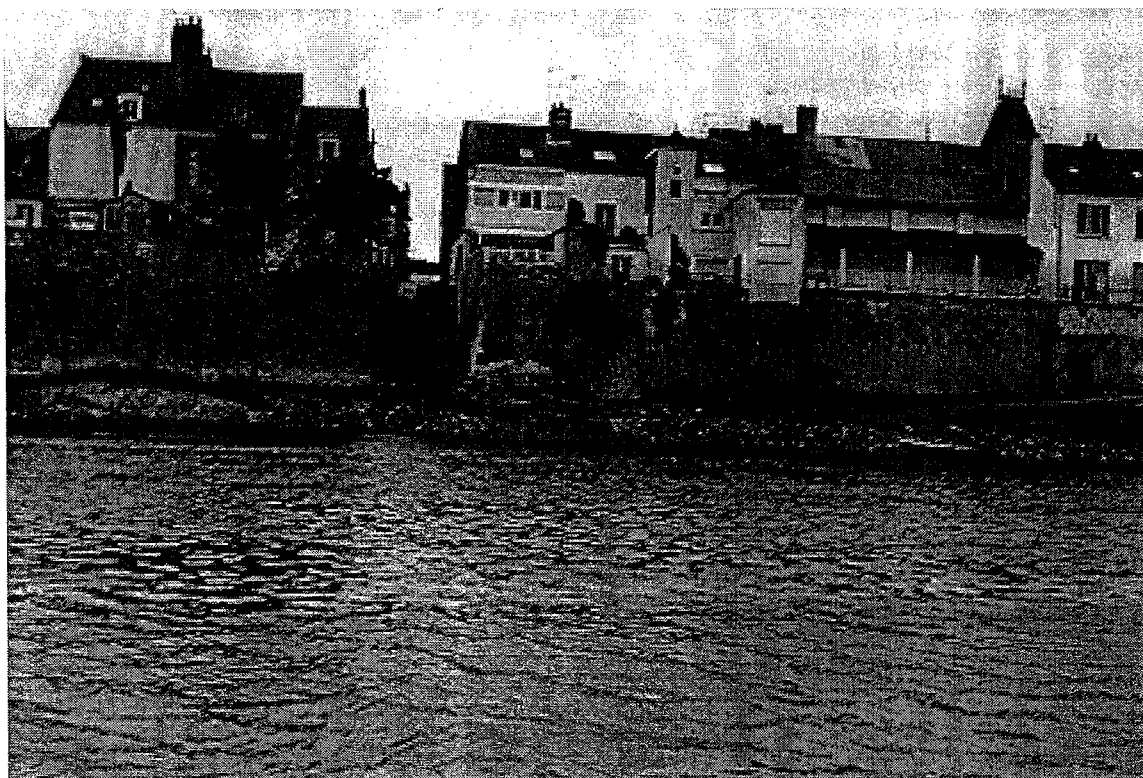
• **Contraintes du site**

Les campings actuels sont en zone A, de grand débit, ce qui limite les possibilités d'extension ou d'adaptation.

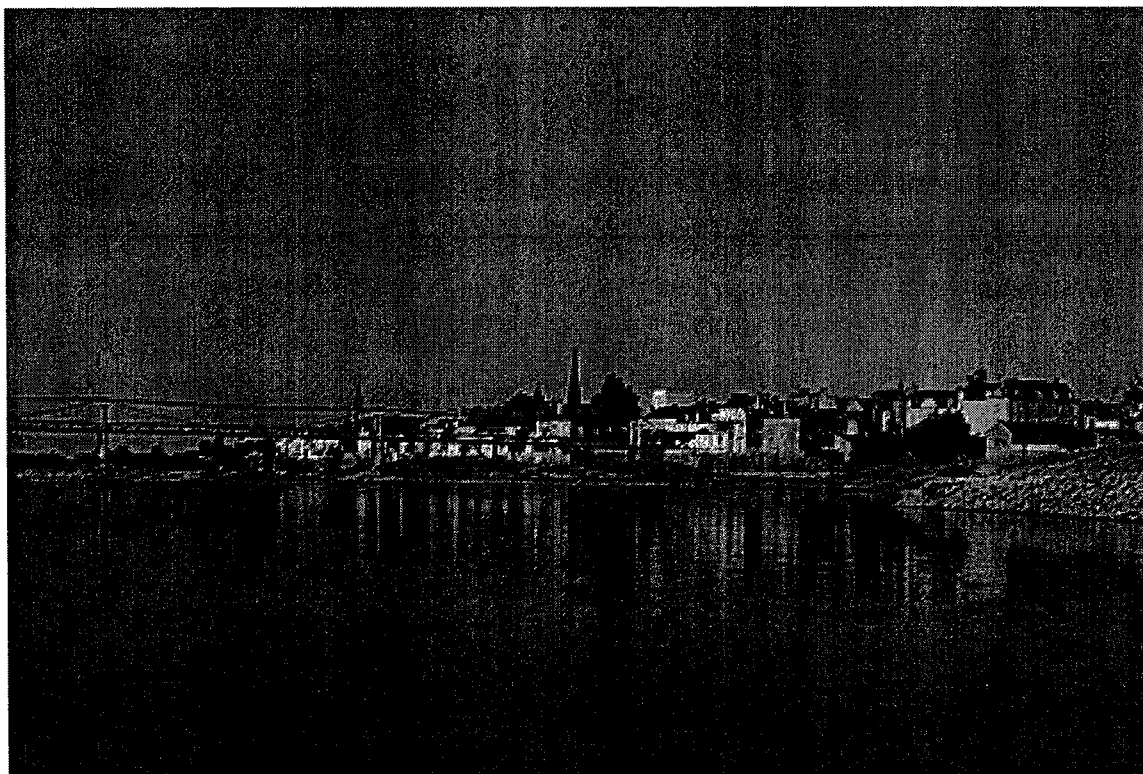
Les rives de la boire de Champtocé sont en zone B, ce qui autorise de nouveaux habitats légers de loisir (HLL) ne fonctionnant pas en permanence, mais dont la conception devra tenir compte des risques d'inondation.



Fresnes-sur-Loire – Le port



Fresnes – Ingrandes – Les bords de Loire



Ingrandes

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axe de développement

La mise en valeur du patrimoine et du site doit développer la clientèle de proximité et permettre d'insérer les communes dans un circuit ligérien, tout en confortant la fréquentation des hébergements.

• Propositions

Elles portent sur la mise en valeur et l'animation de la rive, de façon à disposer, en complément d'un parcours urbain, d'une berge Fresnes Ingrandes attractive.

Réhabilitation des conditions nautiques d'accès à la halte nautique, des circuits et équipements en rive participeront à cet objectif.

Les usages de la boire de Champtocé seront facilités (canotage, plate, pêche).

On étudiera la possibilité de diversifier et développer de l'hébergement léger de loisir par exemple, à la pointe de la prairie Bruneau (au Sud de la Boire de Champtocé), orienté vers la clientèle des pêcheurs.

• Nature des équipements

Fluviaux.

Amélioration des infrastructures à Fresnes (désensablement halte, cale).

Ouvrages d'étiage à l'entrée de la boire de Champtocé (tunage pour mini-quai par exemple ; il existe déjà une cale).

Maintien du bon état de la cale des Granges.

Aménagement d'étiage pour les plates à l'entrée de la boire de Champtocé dont les usages seront facilités (canotage, plate, pêche). Cet aménagement sera à faire en tenant compte du relèvement du lit que l'ouvrage de l'île Meslet devrait obtenir.

Terrestres.

Mise en valeur des rives de Loire et animation (guinguette, parcours, etc.).

Circuits de randonnée.

Étude d'hébergement léger de loisir à la pointe de la prairie Bruneau (au Sud de la Boire de Champtocé), orienté vers la clientèle des pêcheurs.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Programme commun Fresnes Ingrandes, de l'île Meslet à la prairie Bru-neau, englobant la piscine de la rive Sud.

C. IMPACTS

- **Impacts environnementaux**

Pour les limiter, nécessité d'intégrer l'HLL dans l'environnement et soigner les accès et raccordements.

- **Impact économique**

Possibilité en diversifiant l'habitat d'attirer une nouvelle clientèle.

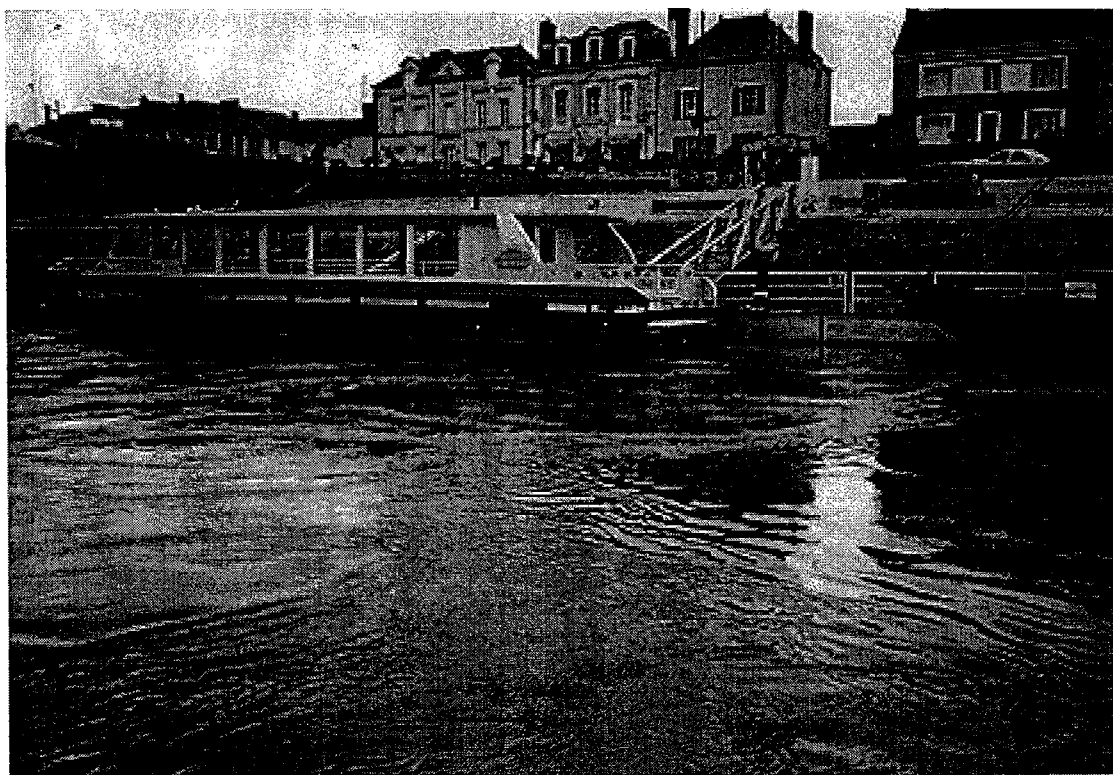
Le prochain passage de "la Loire à vélo" sur les quais améliorera la fréquentation, alors que Montjean est déjà sur la route des vins. La réhabilitation des quais est en projet.

Cependant, tous conviennent de la nécessité de remédier à l'ensablement près du ponton actuel, lié au courant. Une cale de mise à l'eau a été rallongée, mais les usagers indiquent que sa situation par rapport au courant n'est pas bonne.

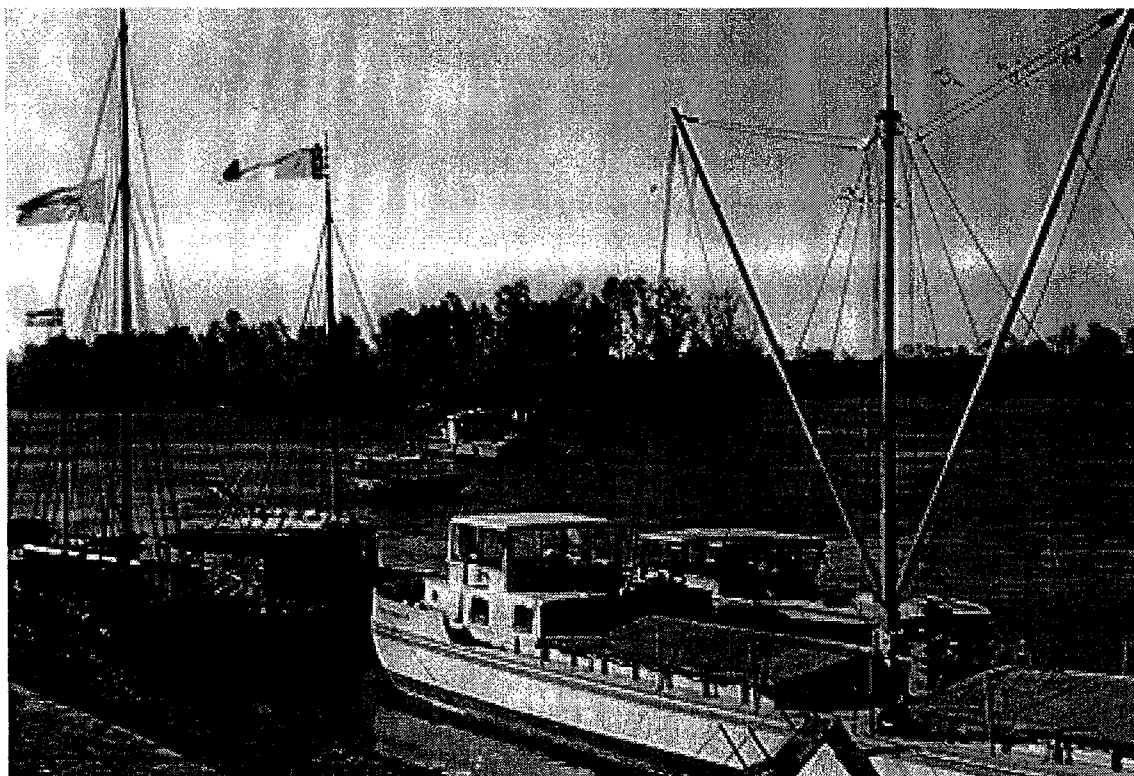
- **Contraintes du site**

L'île de la Guesse est en zone A, de grand débit, ce qui limite les possibilités d'aménagement et Chateaupanne est sur un bras actuellement non navigable.

Montjean et son camping (isolé de la Loire par la route) sont en zone B, ce qui autorise des activités touristiques ne fonctionnant pas de manière permanente.



Montjean : le quai et le Ligeriade



Montjean – rassemblement de bateaux

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axe de développement

Le projet actuel, cohérent, est à soutenir. Le développement des animations, des centres d'intérêt devrait accroître les visites et conforter l'activité séjour.

Montjean se positionne actuellement plus comme un site à visiter que pour un site de séjour. On recherchera des actions favorisant l'allongement du séjour sur place.

• Propositions

L'offre restauration, en particulier classique, doit être étoffée pour pouvoir accueillir les groupes.

L'offre en hébergement, limitée à un camping et à quelques chambres, est à diversifier.

Les activités d'animation sont à encourager.

Les bateaux de passage doivent pouvoir accoster.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Amélioration des conditions d'amarrage pour les bateaux de passage : quais d'étiage ou nouveau ponton, l'amont du pont pouvant être aussi étudié comme localisation.

Installation du bateau accueil.

Amélioration des conditions d'accès nautique au port (désensablement, balisage).

Accès nautique à Chateaupanne et à l'île de la Guesse (éventuellement avec passeur, bateau à va et vient?) fonction de la fréquentation attendue;

Terrestres.

Circuits piétons et deux roues

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement.**

Activités annexes sur la cale, restaurant flottant, animations liées à la Loire et à la batellerie.

Développement de la restauration et de l'hébergement.

Partenariat avec d'autres centres attractifs proches pour une offre journée complète et partenariat élargi pour soutenir l'ensemble des actions de maintien du patrimoine fluvial, agricole et industriel.

C. IMPACTS

- **Impacts environnementaux**

Les fréquentations accrues demanderont des mesures d'accompagnement pour organiser la fréquentation sans dénaturer le site (stationnement, sanitaires, etc.).

- **Impact économique**

Lié aux activités annexes d'accueil qui seront développées

3.2.5. CHALONNES.



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

Chalonnès, qui n'a pas d'atout fort, mais un cadre attractif, est, après Anenais, la ville intermédiaire la plus peuplée (5500 habitants). Si la clientèle estivale classique, de camping, stagne, il y a une demande pour des hébergements plus élaborés.

• Actions et projets existants

Au carrefour des vallées de la Loire et du Layon, de la corniche angevine, Chalonnès est sur la route des vins.

L'installation récente d'un loueur de canoë kayak sur le Louet à l'Est du camping confirme l'intérêt du site : l'aménagement de cette rivière pourrait être la première opération du Schéma départemental de randonnée nautique.

Des actions spécifiques sont en cours d'étude :

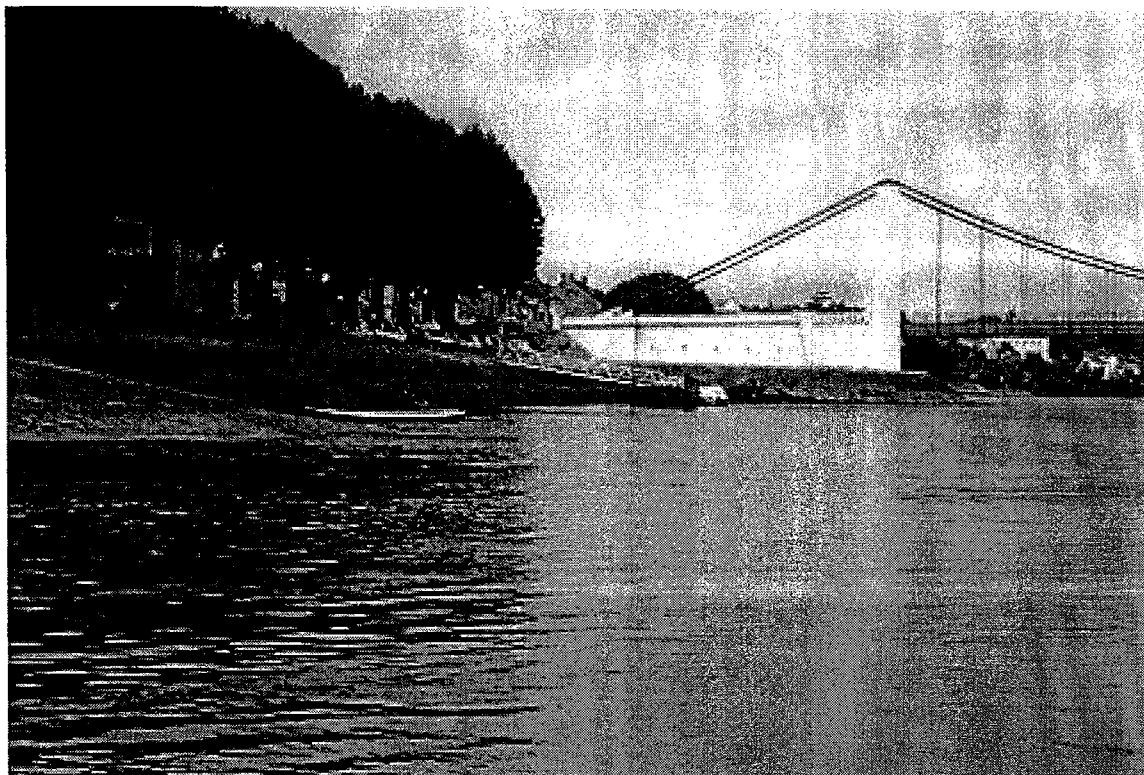
- Barrage sur le Layon, au confluent, pour maintenir le niveau du plan d'eau à l'amont (utilisé par le club de canoë kayak de Chalonnès et un loueur de barques à St Aubin de Luigné), avec le syndicat d'aménagement du Layon.
- Sentier touristique autour du plan d'eau, empruntant une passerelle le long du pont du chemin de fer.

La restauration des quais de Loire est en cours. Une cale de mise à l'eau a été rallongée.

• Contraintes du site

Courant fort dans la Loire.

Le Louet, le camping, les quais sont en zone A, de grand débit.



Chalonnnes – le débarcadère



Chalonnnes – les quais

(source : Conservatoire Régional des Rives de la Loire et de ses affluents)

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axes de développement

Chalonnnes peut :

- se positionner comme ville étape et ville de séjour apte à retenir des visiteurs en avant et en arrière saison
- développer, au confluent de la Loire, du Louet, du Layon, des projets liés à la petite randonnée nautique.

• Propositions

Elles portent sur :

La diversification de l'hébergement.

Les équipements pour le canoë kayak.

L'amélioration des conditions d'escale pour les bateaux. Le bief Montjean Chalonnnes est bien adapté aux bateaux à passagers : site de Chalonnnes, qualité du bief aval, proximité de la zone viticole.

• Nature des équipements

Fluviaux.

Déplacement du ponton actuel pour faciliter son usage.

Aménagement de quais utilisables à l'étiage.

Réglage des débits dans les deux bras suivant les saisons pour maintenir un tirant d'eau suffisant dans le bief navigable tout en limitant les vitesses.

Couloir sécurisé en étiage permettant de passer du Layon au Louet en canoë ou barque.

Équipements pour la randonnée nautique dans le Louet et le Layon principalement.

Terrestres.

Circuits piétons et deux roues

• Mesures d'accompagnement et conditions de développement

Développement de l'hébergement (dont chambre d'hôtes, gîtes).

Animation des quais (dont restauration, bateau animation).

Coordination avec sites voisins.

C. IMPACTS

• Impacts environnementaux

Il n'est pas proposé d'aménagement ayant un impact sensible.

• Impact économique

Lié aux activités d'accueil et à l'hébergement

3.3. DE LA POSSONNIERE / ROCHEFORT À ANGERS.

3.3.1. ROCHEFORT.

A. CADRE ACTUEL

- **Fonctionnement**

Rochefort est sur le Louet et la Corniche angevine, mais le territoire communal est cependant riverain de la Loire. Les ruines du château St Ofrange se situent à 1 km du fleuve et la ville se situe 800 mètres au delà. Pour l'atteindre, on passe devant des équipements touristiques : un camping et une piscine. Également sur la route des vins, Rochefort, face à Behuard et Savenières, bénéficie d'atouts certains. Le Louet peut attirer des randonneurs nautiques.

- **Actions et projets existants**

Concernant le fleuve, la collectivité demande une remise en état d'un débarcadère à la Chapelle qui permettrait d'aller visiter les ruines voisines.

- **Contraintes du site**

Vérification nécessaire de l'accès nautique. La berge est en zone A de grand débit au Nord du bras de la Ciretterie.

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

- **Axes de développement**

Rochefort est trop éloigné du chenal pour que le nautisme y joue un rôle important. Cependant des possibilités d'accostage face à une zone fréquentée seront intéressantes. La mise en relation de Rochefort avec la Loire et le bassin nautique angevin peut attirer une clientèle de randonneurs terrestres ou nautiques (bons marcheurs ou pourvus de vélos!), en complémentarité avec d'autres possibilités d'accostage à la Possonnière et dans la Guillemette.

- **Propositions**

Des installations légères d'étiage (cale de mise à l'eau, débarcadère) au Nord de la Chapelle, seraient accessibles par un chemin rural empruntant un gué sur la Ciretterie. Elles donneraient accès à partir du fleuve, au site du château et à la ville (camping) :

- pour des bateaux habitables et tous bateaux particuliers ;
- pour des passeurs venant de la Possonnière ou Savennières (et emportant des vélos) ;
- la possibilité d'accès pour des bateaux à passagers serait un atout supplémentaire.

La mise en œuvre doit cependant rester économique, car la fréquentation sera limitée, en particulier en l'absence de bateaux accueillant du public dans la zone.

- **Nature des équipements**

Fluviaux.

Mini-quai et cale d'étiage, avec balisage d'accès.

Terrestres.

Maintien du bon état de l'accès (gué sur la Ciretterie à conforter) et balisage.

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Partenariat avec la Possonnière, Behuard, Savennières

C. IMPACTS

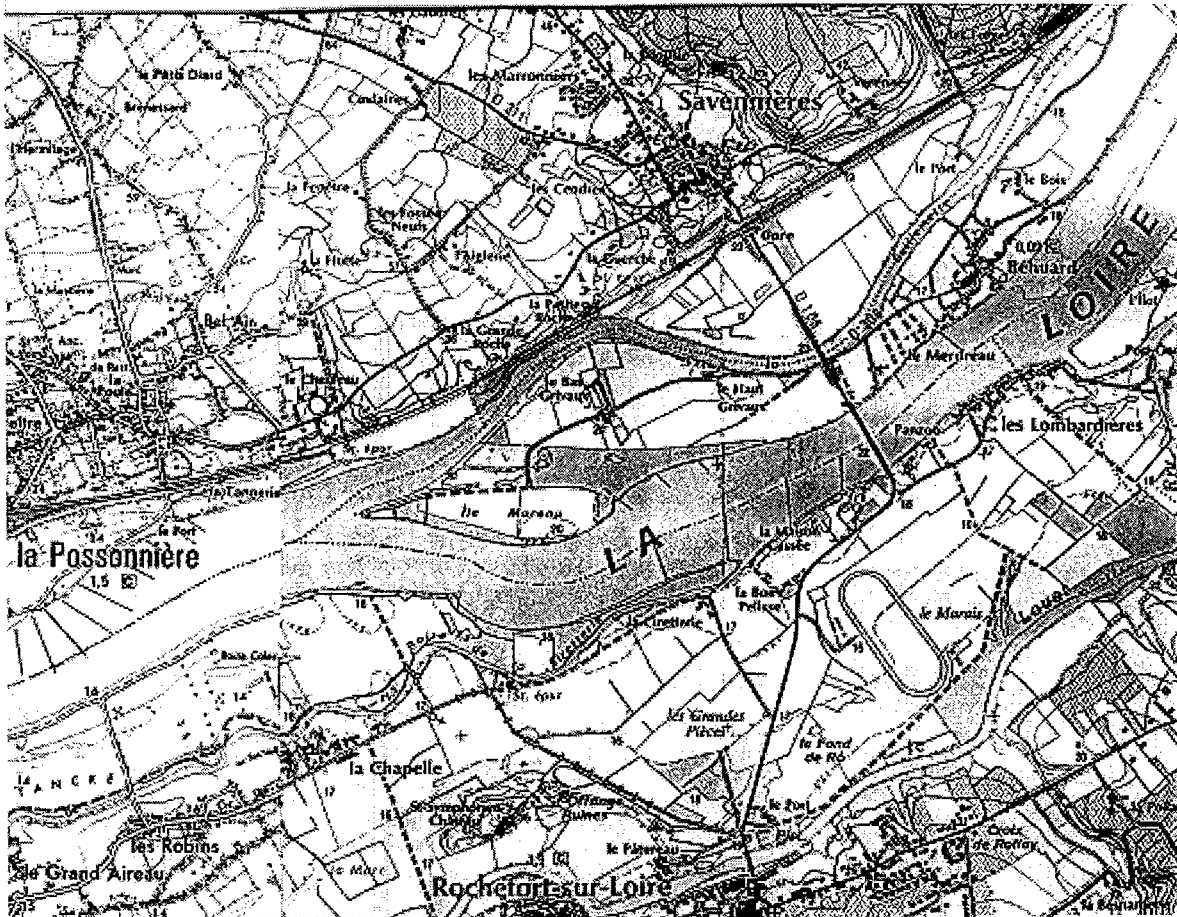
- **Impacts environnementaux**

Peu sensible, en cas d'équipement léger

- **Impact économique**

A évaluer dans le cadre global du bassin angevin et en particulier de la zone la Possonnière bras de la Guillemette.

3.3.2. LA POSSONNIERE.



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

La Municipalité a mené une série d'actions cohérentes pour faire vivre les bords de Loire : en plus de la halte nautique, une guinguette depuis une année, et une zone de pique-nique sont très fréquentées, de sorte que le site profite au mieux de la proximité de l'Agglomération angevine (avec laquelle elle est reliée par train).

• Actions et projets existants

La fréquentation, déjà tirée par la présence du GR, bénéficiera bientôt de "Loire à vélo". La Municipalité a d'autres projets :

- Stationnement sur prairie
- Baignade.
- Accès vers Behuard.

Pour le développement des activités nautiques, elle a d'autres préoccupations :

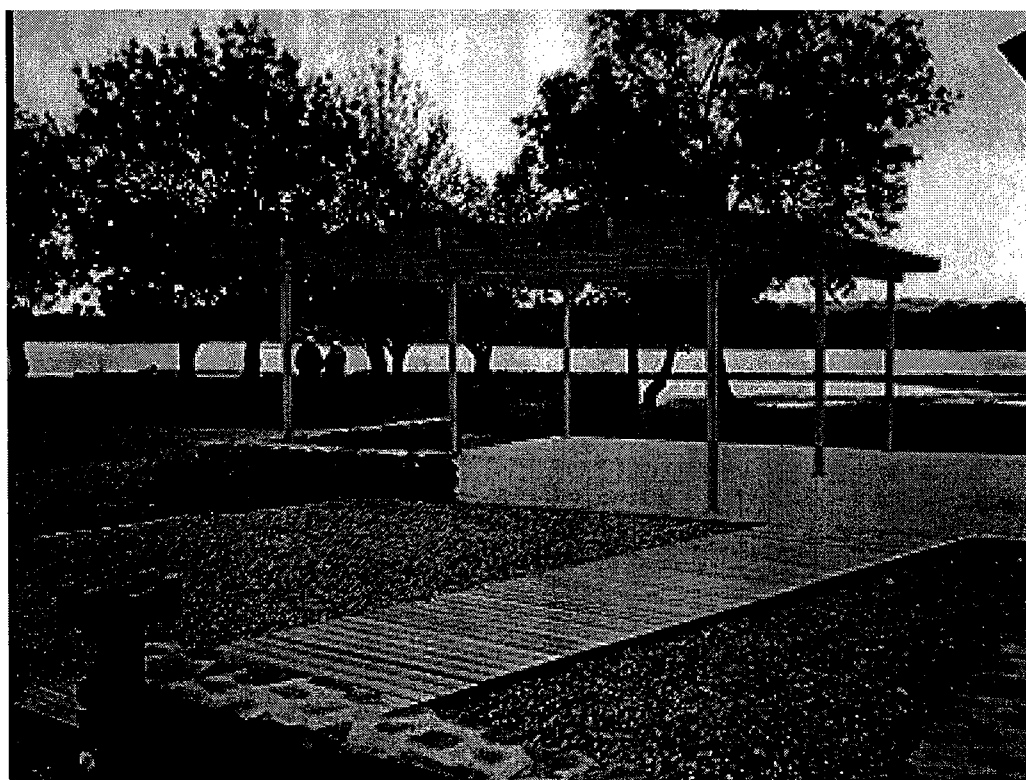
- Désensablement de la cale
- Mise en place d'une cale d'été de façon à disposer d'un débarcadère d'étiage accessible aux bateau à passagers.
- Maintien des équipements nécessaires à l'activité motonautique.

- **Contraintes du site**

En zone A, à fort débit, pour les terrains au Sud de la ligne de chemin de fer.



La Possonnière – Guinguette en bord de Loire



La Possonnière – Guinguette en bord de Loire

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• **Axe de développement**

Les orientations actuelles qui visent à attirer la clientèle de proximité, à développer la visite d'un jour tout en satisfaisant la clientèle estivale sont à maintenir.

• **Propositions**

Les propositions concerneront principalement le développement d'activités permettant d'attirer et d'occuper les visiteurs, et d'infrastructures élargissant la fréquentation :

- Installation d'étiage permettant l'accueil d'un bateau à passagers venant d'Angers, d'un passeur allant vers la Guillemette (Savennières et Behuard), vers la Chapelle (Rochefort). La prolongation de la cale actuelle par un ouvrage plein risque d'augmenter l'ensablement (prolongation saisonnière par ponton ou passerelle sur pieux à étudier ?).
- Remise en état des infrastructures pour le motonautisme qui dispose d'une zone autorisée dans le bras navigable
- Location de barques et de canoës à proximité de la Guillemette, en complément d'une baignade (sous réserve de l'évaluation des risques liés au sable et au fleuve).

• **Nature des équipements**

Fluviaux.

Désensablement du port.

Balisage de proximité.

Ouvrage d'accostage d'étiage.

Ouvrage permanent de mise à l'eau pour le motonautisme et organisation du stationnement.

Ouverture et désensablement du casier à l'aval de la digue pour abriter la flotte locale.

Terrestres.

Développement des circuits piéton vers Savennières et Behuard (passerelle, passeur à va et vient)

• **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Conception et animation communes avec les communes voisines : Behuard, Savennières en particulier

C. IMPACTS

• **Impacts environnementaux**

Limités si on ne retient que des équipements d'étiage ou légers.

• **Impact économique**

Lié aux activités annexes de location de matériel, à la petite restauration, à l'hébergement.

3.3.3. SAVENNIERES BEHUARD.



A. CADRE ACTUEL

• Fonctionnement

Le site, qui a une forte notoriété et des atouts multiples (site naturel, vins, restauration, patrimoine) reste cependant peu mis en valeur pour ce qui est des équipements touristiques orientés vers le fleuve.

Les communes sont réunies par le bras de la Guillemette, qui, fermé à la navigation, attire cependant de nombreuses plates.

• Actions et projets existants

Outre le GR et la route des vins passant à Savennières, la mise en place de "Loire à vélo" avec une antenne vers Behuard renforcera la fréquentation du site.

La préoccupation principale des élus est liée à l'ensablement du bras de la Guillemette.

- **Contraintes du site**

En zone A, à fort débit, au Sud de la ligne de chemin de fer, à l'exception de la partie centrale de Behuard entre ligne de ponts et le Bois.



Savennières – le site du port



Savennières – la Pierre Becherelle

B. POTENTIEL ET PROJET DE DEVELOPPEMENT

• Axe de développement

Le site présente plusieurs possibilités adaptées à une clientèle de proximité attirée par les possibilités de la pêche, de la randonnée à l'écart des véhicules, du pique-nique, du canotage.

• Propositions

Les actions envisageables, à étudier dans un programme global, sont nombreuses et portent sur le développement des activités locales et l'insertion dans les circuits (pédestres, 2 roues, bateau) venant d'Angers :

- Remise en eau partielle du bras de la Guillemette, de façon à garantir sa navigabilité et empêcher la formation d'un bouchon à l'aval.
- Réouverture du "port" de Savennières pour que son aval soit accessible à l'étiage et qu'il soit possible d'y laisser un bateau ; le site est à l'abri des glaces et des crues. Accès piéton vers Savennières.
- Création d'une dérivation du GR permettant de rejoindre en été Behuard à partir de la tête amont de l'île (par un passage aménagé en été sur la digue de fermeture), puis se dirigeant vers la Possonnière (passerelle, passeur, plate à va et vient).
- Circuits mixtes vélo/piéton et bateau à passagers depuis Angers.
- Base nautique canoë, barques sur le bras de la Guillemette.
- Piscine de plein air à l'Est de l'île (sous réserve de l'évaluation des risques liés au sable et au fleuve).

• Nature des équipements

Fluviaux.

Remise en eau partielle du bras de la Guillemette, en travaillant la digue submersible actuelle. Aménagement d'un passage piéton sur la digue.

Appontement bateau à passagers, en bordure du chenal, au Nord de l'île, ou à l'Ouest de la Pierre Bécherelle, s'il se confirme que le haut fond situé en tête de Behuard est un obstacle fréquent en étiage (déplacement du ponton actuel ?). Cependant la réalisation d'un équipement lourd n'est justifié qu'avec l'assurance d'une fréquentation par un bateau à passagers. Un équipement léger d'étiage serait fréquenté par la plaisance locale (proximité d'Angers).

Désensablement permettant l'accès et installations pour l'accostage et la mise en sécurité des bateaux dans le "port" de Savennières.

Balisage d'accès au bras de la Guillemette et désensablement de l'accès aval.

Aménagements légers d'étiage pour nautisme de proximité dans le bras de la Guillemette.

Piscine d'été en bras principal.

Terrestres.

Circuits piéton Pierre Bécherelle Behuard la Possonnière
Environnement du port de Savennières (cheminements piétons, pique-nique, etc.)

- **Mesures d'accompagnement et conditions de développement**

Concertation et programmation intercommunales

- **Impacts environnementaux**

A voir pour un nouvel appontement au Nord de l'île, qui doit pouvoir fonctionner en avant et arrière saison.

- **Impact économique**

Il se mesurera par l'augmentation de fréquentation (restauration, cafés, caves, hébergement) et à travers de nouvelles activités (location, restauration légère).

3.3.4. LA POINTE BOUCHEMAINE.



La zone, déjà bien urbanisée et mise en valeur (chemin des marinières, restaurants) est équipée (halte, ponton) et est en bonne part hors du territoire VNF. La Maine n'est pas de compétence VNF.

La commune d'Angers et l'ensemble du bassin de la Maine sont cependant très intéressés à l'ouverture sur la Loire, malgré toutes les contraintes existantes.

Le développement du port de plaisance d'Angers, qui devrait être prochainement étudié, aurait un impact important dans le bassin angevin (jusqu'à la Possonnière) et augmenterait la fréquentation en transit sur la Loire.

Un bateau à passagers peut fonctionner à certaines conditions en diversifiant son offre et sa clientèle, suivant les jours de la semaine et les périodes de l'année, de Angers à la Possonnière ou au moins à Behuard.

Il est nécessaire de s'adapter au risque très limité, mais réel d'impossibilité de passage au seuil de Maine : adaptation des périodes de passage à cette contrainte ou réalisation d'un appontement à l'aval du seuil permettant l'embarquement.



Bouchemaine - embarcadère

4. GESTION DU FLEUVE.

4.1. UNE GESTION EN FONCTION D'OBJECTIFS REVISÉS.

Le développement des usages touristiques va devenir la priorité par rapport à l'objectif antérieur du trafic commercial.

Mais la variation annuelle des caractéristiques hydrauliques et des modes de fréquentation touristiques amène à moduler les objectifs de cette gestion dans le temps.

- **Répondre aux besoins du transit**

Dès que le niveau est suffisant, mais n'atteint pas la crue (entre -1 et 3,5m à Montjean), la navigation de croisière ou de transit redevient aisée au dessus d'Oudon, soit à partir d'octobre et jusqu'en juin (avec une concentration du trafic en avril mai juin et octobre début novembre). Cette période, avec les mois d'été, est celle du fonctionnement des bateaux à passagers.

Cela nécessite :

- le maintien d'un chenal balisé, qui facilite aussi la maintenance des ouvrages, l'accès aux chantiers de bateaux
- la présence d'ouvrages d'accostage de avril à début novembre si possible, dans les pôles où se trouvent des services (ouvrages fixes ou pontons suffisamment résistants).

Sous les réserves déjà indiquées (période, capacité du bateau et du "capitaine"), la Loire peut mieux s'insérer dans le réseau transféré aux 2 régions de l'Ouest (Pays de la Loire et Bretagne), et entre ses tronçons amont (Montsoreau) et aval (St Nazaire).

La concertation VNF / régions / départements/PANSN est à développer pour définir une politique commune, définir les rôles, rapprocher les modes d'intervention.

- **Répondre à des besoins en période d'étiage**

Dès juillet, les niveaux sont très généralement inférieurs à 1m à Montjean, réservant le transit à quelques bateaux très spécifiques ou légers. En juillet et août, de toutes façons, le tourisme estival est prépondérant, remplissant les hébergements. Les priorités concernent alors les activités suivantes :

La navigation de proximité, de plaisance légère (plates, petits bateaux à moteurs), en particulier autour des pôles identifiés :

- équipements d'étiage, balisage des accès et des chenaux secondaires multipliant les possibilités de navigation
- alimentation des bras secondaires et diminution des vitesses aux points singuliers, s'il n'y a pas opposition avec d'autres objectifs
- information sur le bassin de navigation aux points de départ.

Navigation en biefs.

Les biefs où la navigation de bateaux à passagers ou bateaux de plaisance classiques pourra se développer sont :

- Nantes Ancenis (bateau à passagers et bateau particulier).
- St Florent (éventuellement bateau à passagers)
- Ingrandes Montjean Chalonnes (bateau à passagers)
- La Possonnière Angers (bateau à passagers et bateau particulier).

Ceci nécessite :

- balisage principal et balisage d'été
- maintien d'une hauteur d'eau d'un mètre, ce qui peut être une contrainte pour le rééquilibrage du débit entre bras principaux et secondaires.

Navigation hors des biefs précédents :

Les tronçons restant sans potentiel sensible de navigation d'été (mais non sans plates) sont limités, ce qui montre que le balisage d'été restera presque partout nécessaire.

Les bateaux traditionnels, les randonneurs nautiques utilisent ce balisage d'été continu, qui favorise les rassemblements nautiques lors des événements.

4.2. UN PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT ADAPTÉ.

4.2.1. UNE NOUVELLE GESTION HYDRAULIQUE.

L'objectif était jusqu'à présent d'avoir le maximum de hauteur d'eau dans le chenal navigable. Maintenant, il conviendrait :

- d'avoir suffisamment d'eau là où la navigation touristique et les usages locaux, peuvent se développer ;
- de limiter les vitesses aux points où elle est nettement supérieure à la moyenne, de façon à la ramener à moins de 2 m/s (7,2 nœuds) ou mieux 1,7 m/s (6 nœuds) partout.

Un équilibre est à trouver entre ces objectifs et un maintien du tirant d'eau. De fait, en juillet août, la priorité serait donnée aux usages locaux et aux biefs convenant aux bateaux à passagers.

Une analyse sera à faire tronçon par tronçon, mois par mois, et les interventions seront à ajuster en conséquence :

- réglage des débits dans les différents bras, de façon à remettre en eau des bras secondaires, tout en y limitant le courant en été, et à faciliter leur curage hors saison ;
- implantation et construction d'ouvrages de remontée de la ligne d'eau qui ne pénalisent pas l'utilisation touristique de la voie d'eau.

Le maintien des possibilités de transit implique le maintien du principe des épis, qui permettent d'avoir un chenal, et un balisage du chenal.

Le souci de la qualité du milieu doit être conservé. L'arrêt des enrochements généralisés et des dragages est à compléter par toutes actions qui permettront de réduire le bouchon vaseux et les vitesses.

4.2.2. PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT.

Maintenir, améliorer, baliser l'accès aux points d'accostage

Le programme en cours de réhabilitation des cales et quais est à généraliser. Il doit prendre en compte, là où le besoin s'en fait sentir, les besoins d'accostage aux hauteurs d'eau proches de l'étiage, par retraitement des pieds de quai existants sur une partie de leur longueur, et/ou par prolongation des cales.

De nombreux ports ou abris sont peu accessibles quelques mois dans l'année autour de l'étiage, car ils s'ensablent. Il ne s'agit pas en général de gros volumes de travaux, mais qui sont à répéter fréquemment.

Une centralisation des demandes, des programmes d'intervention communs s'appuyant sur les moyens existants du S.N. ou un contrat spécifique avec un tiers seront nécessaires.

L'activité travaux serait complétée par la réalisation de :

- ports ou mouillages d'été comme à Savennières, Ancenis, etc...,
- mini-quais d'étiage desservant des campings, des zones de détente ; ils devront être de réalisation économique et s'intégrer dans l'environnement
- quais d'étiage en pied de quais anciens. Des recherches permettant d'intégrer à l'environnement ces réaménagements sont à faire
- cales de mise à l'eau

Le balisage concernant le chenal de navigation en place est à compléter pour faciliter l'approche des accès à terre, l'accès aux chenaux secondaires.

Les bras secondaires doivent pouvoir accueillir la navigation locale, la plaisance de proximité (dont les estivants). Un balisage d'été, léger, est à mettre en place pour multiplier les accès aux points d'accostage, multiplier les chenaux.

Il doit être facilement distingué du balisage du chenal principal, comporter plus de perches que de bouées, être mis en place avec l'appui des collectivités et associations locales.

Une signalétique répondant aux nouveaux besoins

Dans le cas de la Loire, il est difficile d'envisager des panneaux directement lisibles (hors panneaux de navigation) du chenal de navigation toujours éloigné de la rive. Les pontons pourraient être identifiés discrètement par le nom du lieu.

La signalétique doit répondre à différents besoins :

Plaisance de proximité :

Aux points de départ, information sur le bassin de navigation : cales, pontons, points d'accès au rive, balisage de la zone, zones de courant, dangers de l'eau ou du sable, présence de points d'informations ou de personnes compétentes, etc..

Aux accès secondaires (camping isolé, départ de promenade, île, etc.), schéma de situation par rapport aux services, aux sites à voir.

Ceci peut se faire avec des panneaux, plutôt visibles de l'accès terrestre que du fleuve, compatibles avec la charte VNF.

Navigation de transit :

Information aux pontons, haltes, ports sur :

- les ressources locales,
- les monuments, circuits, etc.
- les possibilités d'accostage et d'avitaillement plus ou moins permanentes en amont et en aval, les distances.

La signalétique type VNF, qui accepte plusieurs types de support et de taille, serait à implanter en tenant compte des autres panneaux ou informations et des objectifs locaux. La signalétique est à penser dans son ensemble.

Elle servirait aussi aux visiteurs "terrestres" et utilisateurs de circuits ou clients des bateaux à passagers ou bateaux passeurs. Les points d'accostage doivent être des points d'échange entre fleuve et circuits terrestres.

Des services à développer

Une installation de mâtage, démâtage, stockage de mât, fonctionnant le WE, est à envisager sur le tronçon maritime de la Loire, à Nantes, à priori. Les projets portuaires de la ville peuvent en être l'occasion.

La demande de distribution de carburants revient très souvent, mais il n'y a pas une concentration suffisante de demandeurs pour justifier économiquement une installation. Plusieurs pistes sont cependant à ouvrir :

- Usage commun d'une installation avec les pêcheurs, dont certains utilisent des hors-bord et une essence non détaxée, et qui s'approvisionnent en se regroupant pour faire venir un camion.
- Développement d'un poste de distribution dans le cadre d'un port à Nantes en Loire.
- Meilleur accès aux stations services riveraines : localisation précise dans les guides ou instructions, réalisation de nouveaux accès (comme dans la Boire d'Anjou), communication des n° de téléphones des stations, amélioration du service (portage ou chariot).

La vitesse du courant peut nécessiter des motorisations spécifiques. Il serait intéressant d'étudier avec des professionnels installés en rive de voie d'eau la location de moteurs hors-bord.

4.3. DES APPUIS AUX NAVIGANTS NECESSAIRES.

Les objectifs sont de fournir toutes les informations adaptées aux plaisanciers et d'en simplifier l'accès.

Une information plus disponible :

La connaissance du fleuve, des vitesses (qui peut être obtenue le plus simplement par des speedomètres montés sur les baliseurs) et des difficultés des points singuliers doit être améliorée et diffusée.

- Bulletin de navigabilité donnant systématiquement la hauteur d'eau disponible "estimée" et la vitesse de courant maximum par sous tronçon. Actuellement les estimations sont à trois jours ; il serait souhaitable de les étendre à une et deux semaines, en l'absence de nouvel épisode pluvieux, quitte à présenter une fourchette de hauteurs.

- Guide Loire de Nantes à Angers : l'information sur les vitesses de courant, les points singuliers, les services de proximité (dont carburants) est insuffisante dans les guides existants.

En fonction des principales configurations de marée et de hauteur d'eau à Montjean, des tableaux ou des abaques doivent permettre d'évaluer les vitesses moyennes de courant et celles aux points singuliers avec une précision suffisante.

Différentes mesures rendraient ces informations plus accessibles :

Diffusion de l'information à partir de différents points stratégiques : ports maritimes proches, Pornichet, les écluses d'accès au fleuve, les ports et haltes riveraines.

Réduction du nombre de services à appeler par les plaisanciers, l'idéal étant qu'un seul service puisse informer de St Nazaire à Angers Montsoireau, y compris sur le fonctionnement des écluses de Maine, de St Félix, l'accès aux ports intermédiaires, la présence des équipements en fonction de la période, etc....

Aide à la navigation et à la découverte

L'objectif est de rassurer, éventuellement d'aider, ce qui est facilité par la généralisation du téléphone portable. Les baliseurs en semaine jouent de fait un rôle d'appui et de dépannage. Il conviendrait d'examiner la possibilité de le généraliser.

Deux profils de compétence, à vocation différente, sont à mettre en avant :

- Pilotes de Loire, orientés conduite de bateau (jusqu'à la péniche).

Une "Association des Navigants de Loire" (ex mariniers, pêcheurs, écomusée et navigants professionnels du tourisme, ANPEI) labelliserait des personnes compétentes, ce qui pourrait intéresser loueurs et particuliers.

- Guides fluviaux , orientés connaissance du milieu, bateau léger.

Différents organismes et associations sont concernés (Parc naturel, Conservatoire, Loire pour tous, etc..)

Ces compétences et organismes pourraient également jouer un rôle moteur dans l'animation du fleuve et l'information.

5. CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME.

5.1. COORDINATION TOURISME FLUVIAL – TOURISME RIVERAIN.

L'étude montre que le développement du tourisme fluvial est ici indissociable de celui du tourisme riverain, dès lors que les activités fluviales principales ne sont pas des activités de croisière (paquebots, locations, croisière privées), mais du nautisme de proximité. **Les équipements fluviaux ne vont donc se justifier que s'ils sont coordonnés avec une politique de développement touristique globale de la zone.**

5.2. LES INVESTISSEMENTS FLUVIAUX ONT PLUSIEURS FINALITÉS.

- La gestion de l'eau et la sécurité contre les crues.
- Le maintien des chenaux et le contrôle de l'alimentation des différents bras, en fonction des objectifs d'activité.
- Les équipements permettant la navigation, au niveau global et surtout local : cales, ports et mouillages, débarcadères.
- La conservation du patrimoine portuaire (quais, perrés, cales...).
- La signalétique, l'information des touristes fluviaux et terrestres.
- L'aide au développement des activités (constitution de flottes...).

Les investissements qui seront utiles sur le fleuve sont donc loin d'avoir pour seul but le développement des recettes issues de la navigation.

Ils concernent la gestion de l'environnement, la sécurité, le patrimoine, et l'action générale pour le tourisme et les loisirs.

5.3. DES INVESTISSEMENTS TERRESTRES VONT SE DÉVELOPPER EN ASSOCIATION À LA VALORISATION DU FLEUVE.

Ils concernent :

- les acquisitions pour la maîtrise foncière publique autour des points de développement ;
- les sentiers, promenades aménagées, circuits de randonnées et leurs accessoires ;
- les équipements publics d'accueil : accès, parcs autos et vélos, sanitaires, points d'information ;
- les équipements, publics ou privés, de services et de loisirs : restaurants, guinguettes, bases nautiques, points de location, dispositifs d'interprétation... ;
- les hébergements.

5.4. PLUSIEURS OBSERVATIONS SUR LA COHÉRENCE DE LA PROGRAMMATION.

Ces investissements sont à concevoir et développer sur chaque site dans le cadre de projets cohérents, coordonnant aménagements fluviaux et terrestres, équipements publics et initiatives privées.

Les collectivités locales, communes, districts, communautés seront les initiateurs principaux de ces projets.

L'importance de la cohérence d'ensemble des programmes fluviaux et des circuits terrestres implique une **coordination globale au niveau de la liaison Nantes – Angers**, et certainement une programmation coordonnée aux niveaux de la Région et des deux départements.

5.5. LE PROGRAMME PROPOSÉ IMPLIQUE DES CHARGES DE FONCTIONNEMENT.

Les charges de gestion de la voie d'eau existent déjà, pour l'entretien, le balisage, la sécurité. La **reconversion des activités vers le tourisme n'entraînera pas a priori d'allègement important des charges**, dès lors que la navigabilité doit rester assurée dans les principaux biefs.

Certaines de ces charges, réorientées vers l'animation locale, pourraient faire l'objet de conventions avec les partenaires locaux, collectivités, associations. On pense aux balisages secondaires (accès aux installations riveraines), à l'entretien des équipements d'étiage, etc...

Il conviendra d'accompagner un programme de développement des activités, **par des actions de communication et de promotion**, dont une partie pourra concerner spécifiquement la navigation :

- organisation de passages entre Nantes et Angers en avant et arrière saison (promotion de la liaison) ;
- promotion de la navigation sur la zone Nantes – Ancenis, par des événements adaptés : rallye, nautisme traditionnel... ;
- organisation d'une journée du fleuve avec des animations simultanées sur les différents sites.

Là encore, ces charges ne sont pas entièrement à finalité fluviale. Il s'agit bien de la promotion d'ensemble de la zone.

5.6. PARTENARIATS.

Les analyses précédentes amènent à différentes conclusions débouchant sur l'intérêt, et la nécessité, d'interventions coordonnées entre VNF gestionnaire du fleuve, la Région, gestionnaire des voies d'eau touristiques voisines, les départements et les collectivités riveraines.

- 1 - Les équipements fluviaux dont l'utilité est identifiée ne seront pour l'essentiel à réaliser que s'il y a un **projet local de valorisation du site**.

- 2 - Sinon, les recettes liées à la voie d'eau : péages (vignettes), ou plus-values du DPF (rares en fonction de l'inondabilité) ne seront pas à la hauteur des charges d'investissements et de fonctionnement.
- 3 - L'intérêt collectif est dans un **programme d'ensemble de valorisation touristique** du tronçon Nantes / Angers, dont l'étude propose les termes principaux autour du fleuve.
- 4 - Les plus-values d'un tel programme sont potentiellement importantes (cf. chap. 2 – Marchés).
 - Faire des rives de Loire une des zones de loisirs de proximité de 1 million d'habitants.
 - Participer à la reconquête de l'image et de l'espace fluvio-maritime autour de Nantes, avec les possibilités de plus-values urbaines importantes.
 - Renforcer près d'Angers l'intérêt d'un site de loisirs majeur, avec l'image fluviale.
 - Donner une existence forte aux sites touristiques intermédiaires, rendre possible le développement du tourisme de séjour dans la zone (potentiel économique de l'ordre de 10.000 séjours / an). Donner une réalité aux circuits touristiques utilisant ces sites.
 - Retrouver les moyens de gérer et d'entretenir l'espace Loire, autour d'un renouveau des activités fluviales et riveraines.
- 5 - La question de la maîtrise d'ouvrage d'un programme coordonné de développement se pose précisément. L'association des communes riveraines de la Loire n'a pas la compétence touristique. Deux départements sont concernés. C'est sans doute à partir du niveau régional (compétence tourisme, compétence canaux, redéfinition des contrats de plan) que les partenariats, incluant les collectivités riveraines, pourraient s'organiser.

ANNEXE

Protections et recommandations environnementales

Arrêté de biotope

Pris par le préfet, il définit les mesures de protection d'un milieu nécessaire à la vie d'espèces particulières. Deux arrêtés concernent la Loire :

- la grève du Bois Vert à Anetz et Varades pour 50 has
- la grève du Buisson Marion à Montjean et St Germain des Prés pour 24 has.

Directive européenne Habitat

Elle permettra la désignation des Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000), d'importance communautaire, dont le but est d'assurer la biodiversité, en protégeant ou en rétablissant des habitats ou des espèces, pour lesquels les Etats doivent prendre les mesures nécessaires.

Les orientations en matière de conservation qui concernent particulièrement le thème sont :

- maintien des prairies extensives
- arrêt des comblements de marais, maintien du caractère inondable des zones submergées
- limitation des enrochements

Même si toutes les procédures ne sont pas achevées, des périmètres ont été avalisés par la préfecture. Ils concernent toute la longueur de la vallée sur une largeur variable pouvant atteindre plusieurs kilomètres. Ils se situent dans le lit majeur (fleuve, vasières, bancs de sable, prairies, marais, coteaux rocheux, forêts alluviales), et dans quelques zones adjacentes (marais, vallons, coteaux).

SDAGE. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Loire Bretagne (1996)

Les efforts de restauration de la qualité du milieu et de remontée de la ligne d'eau en étiage restent des objectifs prioritaires.

La fréquentation par la navigation de loisir ne doit pas porter atteinte à la qualité du milieu. Il convient d'adapter les embarcations au milieu et non l'inverse, de réduire l'impact de la navigation sur le milieu, d'où la nécessité de standards élevés pour les rejets d'hydrocarbures, produits lessiviels, eaux usées, déchets, ce qui concerne les embarcations, mais aussi les haltes et ports (problème de collecte, de rejets).

Des recommandations portant sur la salubrité et la sécurité touchent également les baignades.

SITES CLASSÉS ET INSCRITS (Sites proches de la Loire)

Communes	N° de référence	Site	SC	SI
Mauves	21 22	au Nord de la V.F.: Domaine de la Vieille Cour Terrasse de Ste Marguerite	x	x
Le Cellier	17	Pointe Rocher de la Thébaudière	x	
Le Cellier	18	Plusieurs sites naturels, tous au Nord de la V.F.: Folies Siffait Rochers	x	X
Oudon	33	Tour de la Marlaisière	x	
Champtoceaux	22	Promenade de Champalud	x	
Rocheport	51	Rochers St Offrange, etc.		x
Behuard	12	Rocher supportant l'église	x	
Behuard	12	Terrain autour du rocher/église		x
Savennières	55	Rochers et Pierre Becherelle	x	
Bouchemaine	14	La Pointe, rive de la Maine et de la Loire		x

ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux)

On doit y éviter, entre autres, l'artificialisation des berges, le remblayage, l'urbanisation, l'abaissement de la ligne d'eau, la fréquentation en période de nidification.

Les zones concernées sont situées dans :

- 11.1. Lit majeur entre Ponts de Thouaré et Mauves et petite extension en amont du pont de Mauves
- 11.2. Lit majeur et marais de Grée de l'amont de Champtoceaux à l'aval du Pâtis (aval Chalonnes)
- 11.3. Entre Louet et Loire de amont de Chalonnes à aval de Rocheport

ZNIEFF (Zones Naturelles d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique)

Il s'agit d'un inventaire, qui ne bénéficie pas de valeur juridique et est donc non opposable. Cependant l'absence de prise en compte d'une ZNIEFF peut occasionner un recours ou l'annulation d'un projet.

Type 1 : présences d'espèces et de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine. Le type 1 couvre une partie de la vallée en tâches discontinues fortement implantées dans la partie médiane (Champtoceaux Montjean) et la zone proche de Chalonnes.

Type 2 : grands ensembles naturels, riches sur le plan biologique ou offrant des potentialités importantes. Le type 2 couvre l'ensemble du fleuve, de Nantes à Angers avec des développements vers les affluents (Sèvre, Divatte, Auxence, etc...).