

PRÉFECTURE DE LA LOIRE ATLANTIQUE

**PROJET DE RÉHABILITATION DE LA PROMENADE DE MER
SUR LA COMMUNE DE LA BAULE – ESCOUBLAC**

ENQUÊTE UNIQUE PRÉALABLE :

- à la concession d'utilisation du domaine public maritime
en-dehors des ports**
- à la délivrance du permis d'aménager**

**PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE
DES OBSERVATIONS RECUEILLIES**

**M. Christian KESSLER
Commissaire-enquêteur
17 novembre 2023**

Les enquêtes administratives prescrites par l'arrêté préfectoral du 19 septembre 2023 concernent une enquête unique, portant le projet de réhabilitation de la promenade de mer sur la commune de La Baule-Escoublac, préalable d'une part à la concession d'utilisation du domaine public maritime en-dehors des ports et d'autre part à la délivrance du permis d'aménager

Les observations des requérants ont principalement concerné le permis d'aménager. Le procès-verbal de synthèse a pour finalité de reprendre les observations formulées durant l'enquête.

Plusieurs thèmes se dégagent et sont décrits ci-après en faisant référence aux observations concernées, dont le contenu résumé figure en annexe au présent procès-verbal.

Ces thèmes, sur lesquels la ville de La Baule-Escoublac est appelée à formuler des réponses, sont dans l'ordre d'importance du nombre des contributions recueillies :

- 1- Les liaisons douces et la sécurité, d'une manière générale
- 2- Le mobilier urbain, y compris les ombrières
- 3- Les questions liées à la vitesse de la circulation automobile et au bruit
- 4- L'éclairage public
- 5- La végétation et le paysage
- 6- Les « passes » de Gaulle et Lajarrige
- 7- La plage : locaux commerciaux, perte de surface
- 8- Le coût de l'opération
- 9- Le mur de soutènement et les risques de submersion
- 10- Les aspects environnementaux : bilan carbone, mesures de compensation
- 11- Observations diverses

1 - Les liaisons douces et la sécurité, d'une manière générale (Contributions nos 2 – 3 – 6 – 8 – 9 – 16 – 19 – 22 – 24 – 26 – 28 - 35)

De nombreuses observations portent sur l'aménagement réalisé récemment sur la ville voisine de Pornichet qui préfigure le projet d'aménagement de la Promenade de mer de La Baule-Escoublac, malgré des différences notables.

La future piste cyclable suscite notamment beaucoup d'interrogations et de craintes : une largeur jugée trop faible, bien qu'il ait été dit à chaque requérant présent lors des permanences que la piste cyclable prévue à La Baule-Escoublac avait une largeur de 3,5 m à 4 m et non 3 m comme à Pornichet. De nombreux contributeurs mettent aussi en avant le développement de la pratique du vélo depuis quelques années avec notamment l'émergence du vélo électrique et par là-même des usages très différents (cyclistes pressés, vélos et trottinettes électriques roulant à 20 km/h, vélos-cargos, balade familiale avec petits vélos et trottinettes).

Cette diversité suscite, chez de nombreuses personnes, une forme d'insécurité relative aux vitesses pratiquées, aux croisements difficiles, à l'inattention des piétons ...

Plusieurs suggestions sont apportées pour améliorer la sécurité : le traçage d'une ligne médiane afin de séparer les deux flux, une différence des teintes de matériaux de surface de façon à distinguer la piste cyclable de la partie piétonne, des marquages plus nets, voire des panneaux et enfin, l'adoption d'une vitesse limitée à 5 ou 10 km/h.

Il est aussi suggéré d'augmenter le nombre d'appuis-vélos. Pour une personne qui s'est largement exprimée sur ce sujet, l'utilisation de la voie de circulation automobile par les cyclistes pressés ne semble pas être une véritable solution, dans la mesure où il sera beaucoup plus confortable d'emprunter la piste cyclable.

Souvent en corrélation avec la piste cyclable, quelques observations concernent les piétons, bien moins importantes toutefois en nombre que pour le domaine cyclable.

La principale inquiétude est relative à la traversée perpendiculaire de la promenade, avec le franchissement et de la piste cyclable et de la voie de circulation pour rejoindre le front des immeubles. Il y a, dans l'aménagement actuel, la possibilité pour les piétons de franchir la voie en deux temps, ce qui ne sera plus le cas, le terre-plein intermédiaire n'existant plus.

Des suggestions sont émises afin d'améliorer la sécurité : une signalétique adaptée avec éventuellement des feux sur les « carrefours », un revêtement différent, ou encore un éclairage spécifique.

2 - Le mobilier urbain, y compris les ombrières

(Contributions nos 7 - 16 - 19 - 20 - 21 - 23 - 25 - 32 - 33 - 35)

Les bancs font l'objet de plusieurs observations. Deux personnes se disent très attachées au métal blanc des bancs, garde-corps et appuis vélos qui caractérisent La Baule-Escoublac et regrettent leur remplacement. Mais la critique la plus forte est liée à l'emplacement des bancs positionnés sur le plan d'aménagement en limite de la piste cyclable alors qu'ils donnent aujourd'hui directement sur la plage et la mer.

Les ombrières sont également largement commentées, sur deux points essentiellement, leur capacité à résister aux tempêtes (tenue dans le temps, sifflements intempestifs des lames) et leur intérêt quant à l'ombre et la fraîcheur qu'elles sont censées apporter à l'espace qu'elles couvrent et aux bancs qu'elles abritent.

Il semblerait, pour un contributeur, que les ombres portées soient bien minimales et assez généralement hors de l'emprise au sol des ombrières. Il est proposé une simulation informatique à différentes heures de la journée, en été, afin de s'assurer de la fiabilité de ce dispositif d'ombrières. Une suggestion est faite de remplacer les ombrières par des toiles adaptées et démontables.

Enfin, deux autres observations sont liées au maintien ou non des garde-corps dans les tranches futures et à la mauvaise préhension des barres métalliques coupantes par les personnes âgées (cf. aménagement de Pornichet).

3 - Les questions liées à la vitesse de la circulation automobile et au bruit

(Contributions nos 10 - 20 - 22 - 34)

Les observations recueillies sur ce plan sont peu nombreuses mais très argumentées. Il est notamment écrit que le dossier ne mentionne pas la décision de la ville de Pornichet de limiter la vitesse automobile à 30 km/h.

Une critique est faite quant à l'absence de dispositions visant à réduire le nombre de moteurs thermiques sur le boulevard (pollutions).

Mais les critiques essentielles relatives au maintien du 50 km/h, sauf sur les plateaux aménagés, le sont :

- au titre de la dangerosité pour un piéton en fonction de la vitesse enregistrée lors d'un choc avec une voiture
- et sur le plan du bruit, avec un écart de 3 dB(A) entre les vitesses de 50 et 30 km/h.

Toujours sur le plan du bruit, les analyses produites sont également contestées car elles s'appuient sur des valeurs moyennes et constantes, alors que les bruits les plus stressants sont localisés en certains endroits et souvent de courte durée.

Il est aussi demandé que les mesures de bruits et de pollutions soient publiées, selon une fréquence à organiser.

En définitive, pourquoi ne pas imaginer une même vitesse maximale autorisée à 30 km/h sur les deux villes, sur un front de mer perçu comme une entité par les usagers ? Cette question est clairement posée par plusieurs contributeurs.

4 – L'éclairage public

(Contributions nos 3 - 9 - 20 - 35 - 36)

Une proposition est émise, visant à réaliser un balisage en pied du muret de soutènement afin de mieux éclairer la promenade piétonne et souligner la courbe de la baie.

Plusieurs questions sont posées dans le contexte des objectifs de « la trame noire » qui visent à réduire les échappées lumineuses vers le ciel, à propos des luminaires colorés situés en haut des mats.

Sur le plan environnemental, il est aussi demandé de mesurer l'impact de l'éclairage sur les chiroptères et sur la photosynthèse des végétaux.

Enfin, certains contributeurs jugent l'éclairage public déployé à Pornichet, inesthétique, ou peu convaincant, ou encore peu sécurisant.

5 – La végétation et le paysage

(Contributions nos 9 - 20 - 22 - 36)

La question est posée par deux contributeurs de la nécessité de remplacer les plantations existantes, compte tenu notamment du coût que cela représente. Une autre remarque, qui ne vaut que pour l'aménagement réalisé à Pornichet, est relative au caractère trop peu aérien des plantations mises en place.

Une proposition est émise pour la plantation de pins sur la plage comme il en existe déjà en certains endroits.

Enfin, il est évoqué que le déplacement de la petite faune dans les espaces plantés et de l'avifaune dans les espaces dunaires devrait faire partie de la réflexion sur les plantations à mettre en place, en tenant compte de l'atlas de la biodiversité. De même, il est suggéré de maintenir sur certains linéaires, en bord de rivage, la présence d'algues au printemps afin de faciliter les échanges de l'avifaune entre la mer et les plantations de plage.

6 – Les « passes » de Gaulle et Lajarrige

(Contributions nos 16 - 25 - 31)

L'aménagement de l'esplanade Lajarrige suscite une critique liée à son caractère très minéral, en contradiction avec l'objectif central de végétaliser fortement la Promenade de mer. Ce vaste espace, fréquemment soumis aux vents, semble également peu propice aux piétons et n'offre aucune fraîcheur l'été.

L'aménagement de la « passe » de Gaulle, qui n'est pas prévu à court terme, semble pour deux contributeurs, bien confidentielle. La création, pour l'un d'eux, d'un repère de grande hauteur sur cet espace, serait à même de créer un événement architectural et dynamique à l'échelle de la baie de La Baule. Un concours d'idées est suggéré pour la création de « cette signature internationale ».

7 – La plage : locaux commerciaux, perte de surface

(Contributions nos 17 – 20 - 35)

L'association des Professionnels de la Plage de La Baule, déjà en contact avec la Ville dans le cadre du Copil (comité de pilotage) mis en place pour l'aménagement de la Promenade de mer, soulève le volet financier de l'opération de démolition-reconstruction des locaux situés sous encorbellement.

Les huit professionnels concernés par les travaux de la tranche 1 sont confrontés à « une montagne financière » recouvrant les différentes étapes de la mise en place de ce renouvellement : financement du déménagement, forte éventualité d'une saison blanche, paiement des emprunts en cours y compris pendant ce temps mort, financement des travaux intérieurs, contexte de taux élevés pour le financement de ces travaux.

L'association a bien enregistré que la Ville souhaitait en discuter avec eux dans le cadre d'un futur COPIL.

La question des restaurants et autres locaux de plage est également soulevée sous un autre plan, celui de leur impact visuel, jugé négativement par une contributrice. Il est aussi reproché leur empiètement sur la plage, jugé trop important. Il est ainsi regretté que les surfaces concédées en profondeur empêchent, à certaines heures suivant les marées, tout déplacement latéral sur la plage.

Une proposition est suggérée par une association de réduire la surface affectée aux restaurants et autres locaux afin de compenser la perte de plage occasionnée par la reconstruction du mur sous encorbellement (suggestion évoquée également plus loin dans le cadre des mesures compensatoires).

Un autre point concerne une erreur de relevé sur l'ensemble bâti « Club des léopards – restaurant O Bord de l'O », la largeur relevée étant de 23 ml, alors que l'ensemble court sur 40 ml.

8 – Le coût de l'opération

(Contributions nos 3 - 18 - 20 - 23 - 36)

Les contributions concernant le coût de l'opération revêtent différents aspects :

Pour deux contributeurs, c'est beaucoup d'argent pour pas grand-chose. Pour deux autres, le surcoût dû au désamiantage aurait pu être évité.

Il est aussi écrit par ailleurs que des travaux de voirie sur l'ensemble de la ville auraient été plus urgents et justifiés que l'aménagement d'une promenade fastueuse.

Enfin, des chiffres sont avancés par un contributeur quant à des estimations préalables aujourd'hui largement dépassées (+ 412 %) et à d'éventuels surcoûts à venir, pour des travaux sur les murs de soutènement des tranches à venir, par exemple.

9 – Le mur de soutènement et les risques de submersion

(Contributions nos 20 - 36)

Sur le plan du réchauffement climatique et de la prévision de ses conséquences, plusieurs questions sont posées par une association quant à un éventuel rehaussement des murs de soutènement ainsi que la prise en considération d'éventuels éléments nouveaux dans le cadre du PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations), remis à jour à la fin de cette année et de l'étude sur le trait de côte, en cours de finalisation.

Une inquiétude est émise par ailleurs à l'égard de la prise en compte par le bureau d'études des tempêtes récentes, de l'épisode d'inondation de l'avenue de Lyon, des infiltrations par le sol, ainsi que de l'éventualité d'un tsunami (en référence à celui de 1750).

Une suggestion est faite de réaliser le mur de soutènement suivant un profil courbe, susceptible d'offrir une meilleure résistance aux assauts de la mer. L'emploi de parements en pierres ne semble pas non plus, pour ce contributeur, adapté aux effets conjugués du vent et du sable.

Il est aussi rappelé par une riveraine de la plage Benoit, la nécessité de reprendre l'ouvrage de soutènement sur cet espace.

10 – Les aspects environnementaux : bilan carbone, mesures de compensation (Contribution n° 20)

Il est à noter que certains aspects environnementaux sont traités dans les chapitres relatifs à la végétation et au paysage, et à l'éclairage public.

Une association pose la question plus générale du bilan carbone de l'opération. L'étude d'impact qui précise certaines mesures compensatoires n'aborde pas celles liées aux travaux de reconstruction partielle du remblai et au nouveau mobilier urbain, dont les ombrières.

Plusieurs compensations sont suggérées : l'emploi de matériaux plus naturels et perméables pour la piste cyclable, la limitation de la vitesse automobile à 30 km/h (élément déjà évoqué par ailleurs) avec pour effet une incitation à la marche, au vélo et aux transports collectifs.

Une autre mesure de compensation concerne la suppression des 2591 m² de plage liée à la reprise du mur en encorbellement, avec la « récupération » de cette surface sur les occupations commerciales de la plage., dans le cadre de la clôture de la concession du DPM par Véolia.

11 – Observations diverses

- **le petit train (n°9)** : une remarque concerne les ralentisseurs installés à Pornichet qui rendent désagréable le parcours du petit train, avec des montées et descentes relativement dangereuses, côté piste cyclable. Il est également suggéré qu'une voie lui soit spécifiquement dédiée.

- **voies dédiées (nos 29 - 32)** : deux autres propositions concernent également des voies à dédier aux véhicules d'urgence pour un contributeur, et aux transports publics avec une fréquence accrue des rotations pour un autre.

- **voitures-ventouses (n°12)** : une remarque est émise au sujet du stationnement de longue durée sur le front de mer.

- **stationnement PMR (n°33)** : une suggestion est faite d'augmenter les places PMR qui paraissent insuffisantes.

- **l'avenue Prosper Mérimée (n°15)** : un riverain explique le statut particulier de cette voie, vécue comme une impasse dévolue au stationnement. Le projet d'aménagement de cette avenue contrarierait à la fois les usages actuels et compliquerait la sécurité de deux carrefours situés très près l'un de l'autre.

- **les toilettes publiques, près de l'avenue Prosper Mérimée (nos 14 - 16)** : l'emplacement projeté de ces toilettes paraît peu pertinent pour deux contributeurs, car il occasionnerait une forte gêne aux riverains en rez-de-chaussée.

- **calendrier des travaux et aspects pratiques : (nos 14 - 16)** : il est demandé à la Ville de diffuser un calendrier précis des travaux indiquant les accès à la plage et les limitations de stationnement, notamment lors des manifestations éphémères de plage.

- **plantation d'arbres sur la Promenade de mer : (observation émise hors-délai)** : une contribution a été déposée après la fermeture du site mis en place par la Préfecture, afin de recueillir les observations durant les 31 jours de l'enquête, du mercredi 11 octobre 2023 à 9h00 au vendredi 10 novembre 2023 à 17h00 inclus. Elle n'a donc pu être enregistrée dans le registre dématérialisé.

Toutefois, il a semblé important que le contenu de cette contribution, qui traite d'un aspect du projet non évoqué jusqu'alors, puisse être intégré au présent procès-verbal de synthèse, de façon à permettre à la Ville de La Baule-Escoublac d'y répondre.

La requête exprimée porte sur les 800 arbres dont la plantation est prévue dans le cadre de l'aménagement de la future Promenade de mer. Cet aspect du projet est vivement critiqué : « un tel nombre d'arbres ferait une barrière continue qui nous boucherait directement la vue sur la plage, sur la baie... ». Il est aussi dit que cette plantation contribuerait par voie de conséquence à léser les propriétaires des appartements donnant sur la baie par une baisse conséquente de la valeur de leurs biens.

Fait à Bouguenais et remis au maitre d'ouvrage, le 17 novembre 2023

Christian KESSLER
Commissaire-enquêteur

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Mairie de La Baule-Escoublac
Maitre d'ouvrage

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized initial 'D' followed by a long, sweeping horizontal stroke.