

DU REMBLAI... à la *Promenade de mer*



Image d'illustration non définitive

LE RÉCIT DU PROJET

INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS !

VILLE DE
La Baule
ESCOUBLAC

Avant-Propos

Lieu emblématique des côtes de Loire-Atlantique, la Baie du Pouliguen constitue l'une des pépites géographiques du littoral, « la plus belle plage d'Europe ». L'engagement d'une étude pour la requalification du front de mer sur les communes de La Baule-Escoublac et de Pornichet marque la volonté politique d'offrir à cet espace exceptionnel un nouveau visage, à la hauteur de son rayonnement à l'échelle nationale et internationale.



Escoublac Pornichet-les-Pins : la construction balnéaire en bord de plage est encore limitée à l'ouest, en dehors de la Folie et son belvédère ; à l'est le grand hôtel-casino de la Société foncière de Pornichet-les-Pins vers 1900.

Ce projet de très grande envergure, tant dans ses dimensions spatiales qu'économiques, est porteur d'enjeux de premiers plans pour les deux communes concernées. Et ce, à la fois en termes d'image pour les visiteurs, qu'en terme de qualité de vie pour ses citoyens.

Il est superflu de rappeler que le front de mer des communes de La Baule-Escoublac et de Pornichet s'inscrit dans un contexte géographique, historique, patrimonial, environnemental et paysager d'une très grande qualité. Au fil du temps, ce territoire gagné par les hommes sur la dune est devenu **un lieu emblématique du littoral de Loire-Atlantique et un site touristique très fort.**

Mais les évolutions des modes de vie et des attentes exprimées tant par les citoyens que par les touristes conduisent les collectivités à s'interroger depuis plusieurs années sur le devenir du « remblai » dont les aménagements semblent aujourd'hui datés et figés dans l'époque de l'avènement de la voiture particulière. Il s'agit de **réinscrire ce site d'exception dans son histoire et dans sa géographie, de redonner corps à l'identité des lieux et d'offrir plus de place aux modes doux, à la nature, à la ville.**

Des potentiels extraordinaires

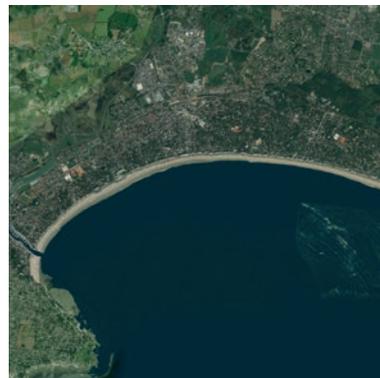
La baie du Pouliguen s'inscrit dans un ensemble **géographique d'une très grande qualité**. Territoire dunaire inscrit entre deux pointes rocheuses qui se délitent en petits platiers, elle forme une séquence particulière dans un parcours côtier beaucoup plus large : une plage aux dimensions gigantesques, nichée entre les côtes sauvages et escarpées du Pouliguen et de Pornichet, encadrée par les deux infrastructures portuaires, face aux îles des Evens qui forment un point d'orgue au cœur de la baie.

Mais elle constitue également **un espace commutateur entre différentes entités paysagères et géologiques** : la côte rocheuse, les marais, la forêt, le bocage, qui composent autant d'ambiances complémentaires dans un périmètre resserré, que l'arc dessiné par la baie et le remblai viennent distribuer dans un mouvement fédérateur. La carte géologique re-

trace particulièrement bien cette situation hors du commun. On y aperçoit également les différentes rias (dont celle du Pouliguen et son port d'échouage) qui sont à envisager comme des opportunités de parcours et de cheminement pour les modes doux.

C'est **un projet exceptionnel et de très grande qualité** tant dans son contenu que dans sa démarche qui doit se mettre en place ici par une approche du lieu dans toutes ses dimensions pour construire un aménagement juste, ancré dans les différentes échelles et au service de la **mise en scène de ses qualités intrinsèques** : le rapport à l'océan, la magnificence de l'arc formé par la baie, les vues vers les îles des Evens, la diversité des entités paysagères (diversité à voir comme une richesse), son linéaire très conséquent offrant de nombreuses possibilités d'usages et de parcours, etc.

Sommaire



1

Fondée sur un évènement géographique particulier, un « tombolo », la Baule-Escoublac est un territoire à part dont les origines sont relativement récentes. La « bôle » était un lieu-dit tout proche de la commune d'Escoublac-le-Vieil. [p. 5](#)

2

Une promenade de mer qui raconte l'histoire Bauloise d'hier et d'aujourd'hui. «Une promenade de mer composée des esplanades Bauloises ». Il s'agit d'une véritable révélation du remblai routier actuel. [p. 19](#)

3

Notre étude a requestionné le schéma des circulations à l'échelle de la ville. Les sens de circulation et les carrefours d'aujourd'hui ne répondent plus à la rénovation du front de mer et à la mise en valeur de lieux de rencontre, de passes et places identitaires. [p. 29](#)



Le désert de la Baule - Gustave Doré

Récit du projet

Retour sur l'histoire des lieux



Fondée sur un évènement géographique particulier, un « tombolo », la Baule-Escoublac est un territoire à part dont les origines sont relativement récentes.

La « bôle » était un lieu-dit tout proche de la commune d'Escoublac-le-Vieil dont les premières traces de toponymie remonte au XIII^{ème} siècle. En 1790, la commune prit le nom d'Escoublac-La Baule pour devenir La Baule-Escoublac à l'aube des années 60 du XX^{ème} siècle.

Cette « bôle » signifie en Breton Guérandais un rivage marécageux recouvert lors des grandes marées.

Il s'agit ici d'un territoire autrefois enclavé aux assauts du sable plus que de la mer. Au XVIII^{ème} siècle, il ensevelissait le secteur, montant vers les terres cultivées vers le plateau Guérandais, mettant en péril la paroisse mère de la Baule, Escoublac-le-Vieil. D'ailleurs, les Escoublacais quittèrent leur village pour s'installer à un kilomètre de là, en 1779, sur la route de Saint Nazaire à Guérande. Ils migrèrent vers des terres situées plus en hauteur pour se réfugier des assauts de l'océan.

Le territoire des dunes de la **presqu'île Croisicaise**, de Batz et de la Turballe, se sont avérées difficilement habitables du fait de la pression du sable et de la mer. L'activité humaine s'est déplacée

majoritairement sur le plateau Guérandais, autour des **marais salants** et sur les **promontoires rocheux** plus sécurisants. C'est la naissance de **Pornichet**, du **Pouliguen** et du **Croisic**. Des bourgs tous dotés de ports... **La Baule** devra développer d'autres atouts, et cela ne saurait tarder.

« **Labor, sol Et Mare Fulgean In Unum** » : que le travail, le soleil et la mer brillent « en un seul (endroit) » / ensemble.

Telle est la devise de La Baule-Escoublac. Et du travail, il en faudra avant que le soleil et la mer... aussi brillants qu'ils soient, ne suffisent à créer... la cité balnéaire à la renommée internationale d'aujourd'hui.



Les dunes désertiques et mouvantes vont être généreusement plantées pour fixer les mouvements de ce sable si pulvérulent. C'est ainsi par le mariage salutaire du sable et des végétaux que les potentialités de ce territoire exceptionnel pourront ensuite se révéler.

Par le décret du 14 décembre 1810, le conseil est donné de fixer les dunes par des plantations dans tous les départements maritimes. C'est à partir de là que sont plantés des pins maritimes principalement du côté du Pouliguen. Création de 2 Ha constituant le « bois du Pouliguen ». On planta également des peupliers, des trembles, des ormeaux, des acacias... Côté La Baule le processus sera plus tardif, par l'opposition

des habitants qui souhaitent que demeure le pâturage. Mais finalement, les efforts de nombreux concessionnaires permirent de fixer les 675 hectares de dunes.

En 1869, le sable n'avance plus et il est prédit un bel avenir à ce site.

Sur les dunes, la végétation primitive est arénicole et xérophile : mousses blanches et vertes, œilletons roses, immortelles jaunes, raisins de mer, conifères aux baies rouges comestibles, chardons bleus, gueules-de-loup, petits liserons...

Des plantations septentrionales, méridionales, méditerranéennes et exotiques sont mises en place : pin maritimes, acacias, genêts d'Espagne, chêne liège, cyprès de

Lambert... et même grenadiers, bambous, palmiers et eucalyptus.

Le **désert initial devient une forêt**, créant même une forme de **petit microclimat**. Les dunes plantées accueillent des allées

aux tracés de type forestiers c'est-à-dire en étoile depuis une grande place... comme la place actuelle de l'Europe à Escoublac.

L'urbanisation démarrera à l'Ouest avec la création du pont



Récit du projet

Retour sur l'histoire des lieux

sur l'étié du Pouliguen en 1860. Celui-ci contribuera fortement au développement du bourg et des villas secondaires qui bénéficient de la plage toute proche et des commerces. Par l'essor du Pouliguen et de nombre d'entrepreneurs et d'industriels de la région, **la conquête du front de mer Baulois démarre du côté de la future «promenade Benoit»** avec la construction des premières villas en vue du développement de la grande plage sur les plans de l'architecte nantais François Aubry.

L'arrivée du train à Saint Nazaire en **1857** profitera en premier lieu à la côte Nazairienne et assez logiquement à sa voisine Pornichet. En **1869**, du côté de Pornichet donc, positionnées assez en retrait, les premières villas sur le front de mer émergent sous les encouragements de la Société des Dunes (la compagnie concessionnaire des dunes).

La **création du quai et du remblai-promenade d'Escoublac-La Bôle aura lieu entre 1880 et 1881**. Dès lors, entre 1879 et 1900



ce sont les investisseurs Parisiens qui impulsent la création des stations balnéaires de La Baule et Sainte Marguerite. Il s'agit de financiers, de négociants et même d'artistes... qui pour la plupart se seraient enrichis sous l'Empire.

Au même moment, survient l'**ouverture de la ligne de chemin**

de fer Saint-Nazaire-Le Croisic le 11 mai 1879. Trois trains par jour relient la capitale aux stations : Pornichet, Escoublac-La Baule, Le Pouliguen, Batz et Le Croisic. Fleuriront les palaces et autres établissements hôteliers, des jardins, chapelle... et même un tramway à pétrole qui reliait les stations de la baie.

Soit 100 ans après l'abandon d'Escoublac-le-Vieil par ses habitants...

Le chemin de fer changera tout. Il fera du sable jadis ennemi un précieux allié au développement de la côté sud de la presqu'île Guérandaise.

Une sorte de nouvel Or jaune.

Après la première guerre mondiale la Baule-Escoublac connaît

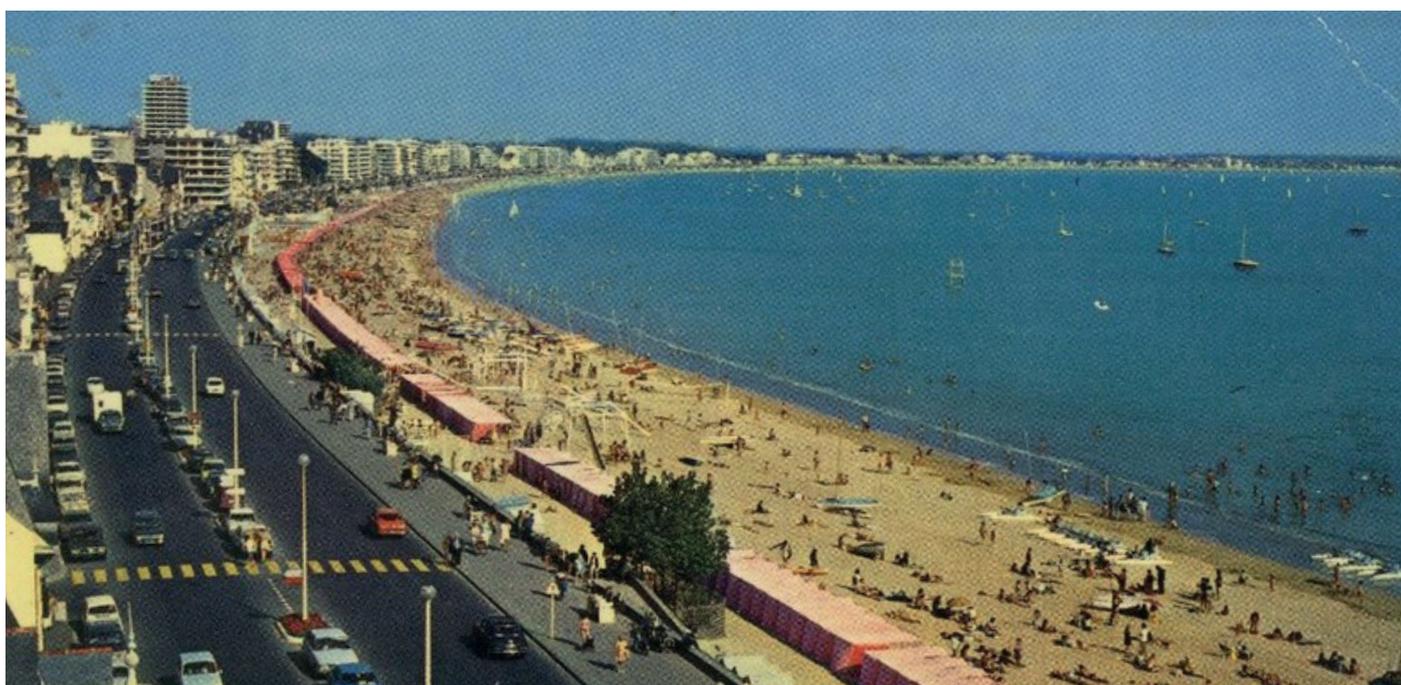
un afflux considérable de touristes anglo-saxons, ainsi que le traduit l'appellation des nouveaux hôtels particuliers (Cécil - Morgane - Select...)

Le **phénomène touristique s'amplifie** et on construit des équipements sportifs de qualité : tennis, équitation, tir aux pigeons, golf...

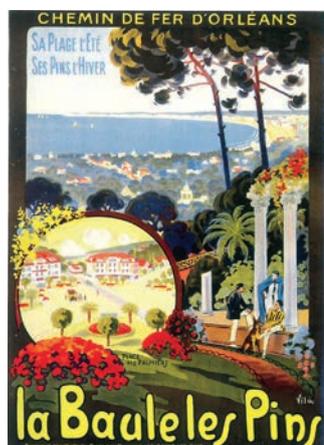
Entre 1920 et 1930, M. André tente de développer la dimension internationale de la station balnéaire. M. Lajarrige densifie le tissu urbain jusqu'au au Bois d'Amour.

Les quartiers de La Baule sont reliés aux autres par un boulevard de mer, le fameux remblai qui constitue le symbole de l'unité bauloise.





Après un développement suspendu en raison des deux guerres mondiales et de la crise de 1929, à compter de 1952, l'élévation du niveau de vie, le développement de l'automobile et des congés payés vont permettre à La Baule de retrouver un nouveau souffle.



Les **grandes villas du remblai sont remplacées progressivement par des immeubles** qui donnent la possibilité au plus grand nombre de bénéficier de la mer, tandis que le phénomène de tourisme social fait son apparition : camping, maisons familiales, colonies de vacances.

Après ce renouveau, la station poursuit son évolution en explorant aujourd'hui de nouvelles voies : extension de la station vers un « tourisme des quatre saisons » - notamment au moyen de congrès et d'événementiels toute l'année -, de synergies touristiques avec l'arrière-pays (Communauté d'agglomération CAP-Atlantique) en vue de diversifier ses pôles d'intérêt et de fidéliser ainsi une nouvelle clientèle.

C'est également vers l'international que se tourne la commune en ayant été labellisée « **zone touristique internationale** » (ZTI) et en ayant été **admise dans le club des plus belles baies du monde**. Et vers l'avenir en déployant le concept de « smart city » (ville connectée).

C'est enfin une ville respectueuse de l'environnement et active pour son développement durable, par la protection de sa pinède emblématique aux allées ombragées, la conservation de ses villas balnéaires aux architectures éclectiques, la sauvegarde de sa forêt communale multi-centenaire et la préservation de sa plage, y compris en dernier lieu par des procédés écologiques innovants.

Synthèse historique d'après le site de la commune, wikipedia (et autres ressources internet) et l'ouvrage «une Riviera Bretonne » de Jean-Bernard Vighetti (édition Coop Breizh)

Récit du projet

Constats et grands enjeux de requalification



Constats et grands enjeux de requalification

Révéler la géographie et l'histoire : affirmer l'identité

La requalification du front de mer des communes de La Baule-Escoublac et de Pornichet doit permettre, en s'appuyant sur les infrastructures existantes, de **tourner une nouvelle page de cette histoire très riche**. En effet, l'évolution des modes de vies, des pratiques et de la mobilité conduit à s'interroger sur la place prédominante qui est encore aujourd'hui donnée à la voiture (en mouvement ou en stationnement). Outre l'amélioration du confort et de la qualité des espaces publics offerts aux piétons et aux modes doux, elle constitue une véritable opportunité pour ces deux communes de **renouer avec leurs racines**, raisons de leurs fondations dont l'évolution

urbaine et fonctionnelle récente les ont progressivement écartées (comme beaucoup d'autres cités).

Le **périmètre du projet** est résolument le lieu de convergences de grandes entités de paysage (marais, forêts, roches, sable, villas, immeubles, etc.). Il constitue lui-même une pièce majeure et emblématique. Pourtant cette réalité du territoire ne se retrouve pas (ou pas assez) dans les perceptions et les continuités du front de mer. Il nous semble indispensable de révéler ces convergences en s'appuyant sur la géographie et l'histoire des lieux : les rias, la forêt, les grands axes perpendiculaires, la position

des Evens en fond de perspective de l'ensemble de ces axes, les ports et leurs mutations à venir, les villas et hôtels du front de mer, etc. avec pour objectif un projet circonstancié et ancré dans son territoire.

La qualité du projet vient d'abord du site

Les forces des enjeux et la multiplicité des potentiels notamment d'usages ne doivent pas pour autant, inciter à une conception répondant basiquement à une compilation ou un empilement de demandes ou de fonctions qui figeraient les richesses des lieux dans la vision du moment. Le travail de conception doit en premier lieu s'ancrer dans l'âme

du site, révéler les qualités intrinsèques pour affirmer **avec puissance son identité**.

En s'appuyant sur les qualités de l'espace, de ciel, de sable, de mer et des constructions de qualité (souvent patrimoniales), le projet ne se détournera pas du **véritable sujet** : la baie. La qualité des matériaux mis en œuvre, la justesse des petits équipements (pas de surnombre, beaucoup de sobriété dans les lignes, les couleurs...), l'importance donnée aux plantations... seront aussi autant de garants pour la pérennité de cette nouvelle Promenade de Mer. N'oublions pas qu'elle est créée pour les prochaines décennies.



Constats et grands enjeux de requalification

Retrouver la perméabilité du front de mer

La morphologie actuelle du front de mer, dans sa linéarité et ses formes bâties, engendre une stratification plutôt étanche de différentes « plaques » : l'océan, la plage, le remblai, le front bâti des immeubles et le territoire à l'arrière : la « forêt habitée ».

Il s'agit ici de revenir aux fondamentaux de la constitution de la ville : des **espaces aux limites floutées**, entre les voies publiques et les jardins privés, dans des rues ou l'absence de trottoir marque l'identité dunaire des lieux. Bien entendu, les aménagements à imaginer sur le front de mer doivent offrir un confort d'usage exemplaire pour tous et nécessite des revêtements adap-

tés, mais ce **principe de porosité** doit y être décliné, entre la plage (promenade basse) et le remblai (promenade haute, belvédère) ainsi qu'entre le remblai et le territoire à l'arrière du front bâti quasi continu formé par les immeubles.

Laisser entrer la mer dans la ville...

...en travaillant sur les relations entre le haut (promenade de mer) et le bas (plage), en « éloignant » les voitures et en offrant un remblai d'un très grand confort de cheminement, en choisissant avec soin les matériaux de revêtement mis en œuvre notamment en terme de couleurs pour « tirer » la plage jusqu'au pied des immeubles (le noir de l'enrobé

étant aujourd'hui très prégnant qu'il s'agisse des espaces piétons ou circulés, renvoyant une image peu favorable des lieux et créant une rupture franche entre les éléments de nature que constituent le littoral et les espaces boisés à l'arrière des immeubles), etc.

Laisser s'exprimer le paysage de forêt habitée, de marais, de bocage sur le front de mer...

...en travaillant les points de vue depuis les rues perpendiculaires (avec les Evens en fond de perspective), en laissant la forêt transparaître sur le front de mer (planter les espaces hauts, planter la plage) tout en tenant compte de la qualité des vues offertes depuis les balcons des immeubles, valoriser les rues transversales (travail que nous menons actuellement sur l'avenue de la Mer), prolonger les axes forts sur la mer (estacade, belvédères, cadrage végétal...), édifier des constructions de faible hauteur entre les voies de circulation et la promenade douce créant une transition moins brutale entre la ligne verticale des immeubles et l'immensité horizontale de l'océan, etc.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'un projet d'une telle envergure et les investissements nécessaires à sa réalisation nécessitent **une réflexion sur le temps long de la fabrication de la ville** et ne saurait être envisagée sans une réflexion sur le devenir des territoires riverains. Ainsi, la bande urbaine située directement à l'arrière des immeubles du remblai joue à notre sens un rôle d'une

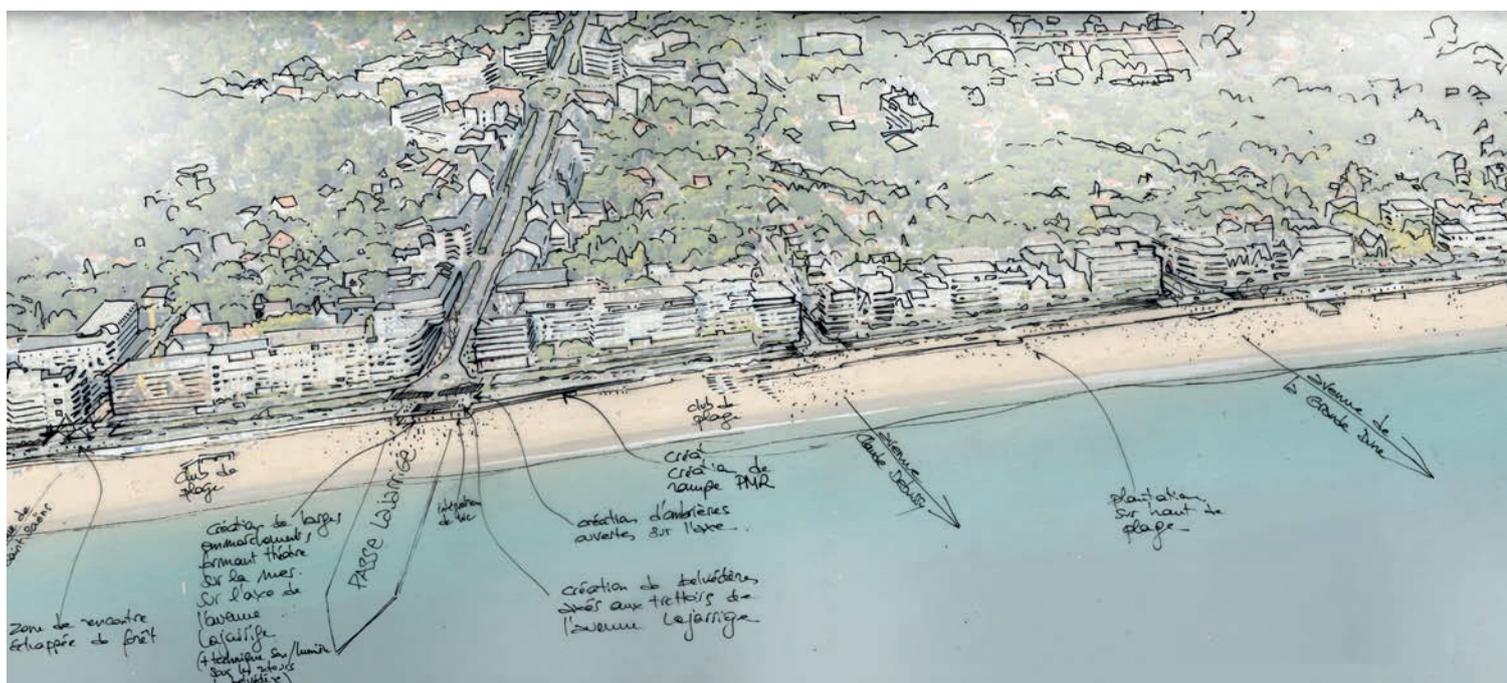
très grande importance dans le territoire Baulois de demain et il nous semble indispensable d'en envisager le potentiel dès aujourd'hui, pour que le projet du front de mer soit en capacité de mettre en synergie ces futurs développements (comme l'hôtel des Roches Rouges par exemple mais également aux abords de l'Hôtel de Ville).

Les leviers d'action et possibilités envisageables sont nombreux, et il s'agit d'explorer les différentes pistes permettant au territoire de s'exprimer au travers des nouveaux aménagements, en tenant compte du contexte spécifique de la commune. Nous pensons dès lors que l'intervention sur le front de mer doit être pensée comme un levier puissant du rétablissement de la porosité entre les différentes composantes du territoire, qui est à envisager selon deux axes principaux :

- **un axe longitudinal**, parallèle à la plage, porteur d'enjeux de continuité et de lien entre les villes de Pornichet, La Baule-Escoublac et le Pouliguen,
- **un axe transversal**, perpendiculaire au rivage allant chercher les profondeurs de la ville au-delà des immeubles en s'appuyant sur la trame viaire existante (avenue du Général De Gaulle, avenue Louis Lajarrige, avenue Marie-Louise et avenue de Lyon limitrophe à Pornichet) dont le point de convergence visuel est matérialisé au centre de la baie par les Evens.

Récit du projet

Constats et grands enjeux de requalification



Constats et grands enjeux de requalification

Usages et attractivité

Le réaménagement du front de mer des communes de La Baule-Escoublac doit répondre à **un double enjeu** : en tant qu'attracteur touristique majeur du littoral de l'Atlantique, il doit **offrir aux visiteurs** des espaces publics à la hauteur de la qualité géographique des lieux (à l'échelle élargie) mais également proposer aux riverains et aux usagers du quotidien un lieu fédérateur et porteur de nombreux usages, propice à la détente et à la promenade, **attractif** et **mettant en lien les différentes polarités**.

La révélation des d'intensités réparties sur le territoire de projet doit se compléter par une offre importante d'usages, de

parcours et de promenades accompagnant le cheminement au travers des 5,5 km de la baie. Car les espaces publics sont le lieu de tous, pour tous. **La plage et la promenade de mer, vastes espaces gratuits et accessibles, constituent le support de la vie collective et des pratiques sociales** qui participent activement au sentiment d'appartenance et au rayonnement de la cité. Il s'agit ici de s'appuyer sur les offres existantes à recenser (activités, commerces, équipements, etc.) pour **conforter le dynamisme des lieux** et son **rôle de mise en lien d'offres d'usages très riches** : car ce front de mer, bien que soumis, comme tout territoire littoral, à une forte saisonnalité, reste

vivant et attractif tout au long de l'année. Été comme hiver, on peut observer des promeneurs sur la plage, des familles et des amis qui se détendent en mangeant une crêpe ou en partageant une activité sportive (voile, longe côte, roller, vélo, cheval, etc.).

De la **mise en synergie des besoins de chacun** (mobilités, PMR, familles, quotidien, gestionnaires du port, plaisanciers, usagers, touristes, commerçants...) émergera un projet d'espaces publics partagé et fédérateur, au profit de tous. Il devra répondre aux enjeux de **fonctionnalité**, d'**accessibilité**, de **modularité**, d'**usages**, de **pérennité** et bien entendu de **valorisation** et d'**attractivité**.



depuis le front de mer car implantée en retrait), l'hôtel Barrière, son casino, ses jardins et le square attenant (qui marquent un changement de physionomie du front de mer : l'augmentation graduée de la masse de plantations qui

annoncent la séquence piétonne entre l'avenue Marie Louise et la ria du Pouliguen), l'hôtel Hermitage, l'esplanade Benoit et le port de La Baule-Le Pouliguen.

Il s'agit d'autant de **jalons directement en interface entre la ville et le milieu maritime** qui permettront de se repérer dans le déroulé de la baie, d'encourager des parcours et même des boucles de découvertes vers « l'intérieur de la ville » (par exemple : avenue de Gaulle, boulevard Darlu, Hôtel de Ville, Eglise Notre Dame, Marché, allée des Houx...).

L'objectif principal peut-être est de rendre les mobilités douces confortables en encourageant les déplacements à pied, à vélo, grâce à une Promenade de Mer qui invite et qui donne l'impression que les « distances sont réduites » car on passe facilement d'un point d'attractivité à un autre repère intéressant...

Cette stratégie profitera aussi à l'ensemble des quartiers grâce aux parcours invitants à se rendre dans l'épaisseur de la Baule, découvrir sa forêt habitée, ses richesses.

Constats et grands enjeux de requalification

Continuité et séquençage

Ce front de mer emblématique exerce un très grand pouvoir d'attractivité et constitue l'un des moteurs principaux du rayonnement très large dont elles bénéficient.

Les enjeux de continuité et de lisibilité de ce grand espace rivulaire (entre le port de Pornichet et la ria du Pouliguen) qui suivent l'axe longitudinal doivent être croisés avec la **spécificité de chacune des grandes entités paysagères et urbaines** des lieux qu'il traverse (axe transversal). En effet, la nouvelle Promenade de Mer doit permettre de minimiser le sentiment de la relative uniformité actuelle. Elle devra offrir un **parcours rythmé, séquencé, sans**

monotonie d'une part et **valoriser et affirmer** avec justesse **les identités distinctes des deux communes**, d'autre part.

Des leviers sont à actionner pour **révéler les séquences existantes en s'appuyant d'une part sur les intensités terrestres** (en front de mer et sur le développement vers l'arrière) et d'autres **part sur les activités de la plage** (voile, clubs enfants, restaurants, etc.).

Afin de préfigurer le séquençage de la future Promenade, listons quelques **jalons** et autres **marqueurs** des plus **emblématiques** (d'Est en Ouest) qui feront office « d'appuis » aux éventuelles singularités d'aménagement : les

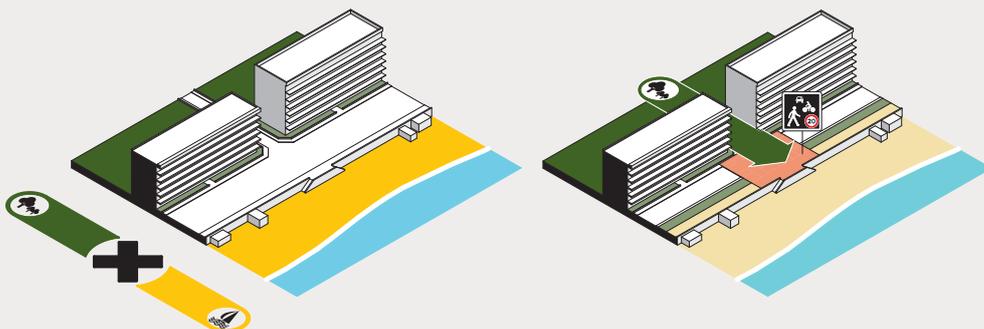
immeubles « en Vagues » (Le Santa Clara) qui marquent la limite entre les deux communes, les Cyprès de Lambert à l'angle de l'avenue Léo Délibes, l'avenue Louis Lajarrige et son lien vers la place des Palmiers et l'ancienne gare, l'avenue de la Mer et le lien vers l'Aquabaule et le (peut-être) futur hôtel des Roches Rouges, les Cyprès de Lambert de la villa à l'angle de l'avenue de la Lambarde, les villas qui encadrent l'avenue de la Roche aux Mouettes et qui offrent une porosité visuelle importante vers le territoire boisé, l'avenue De Gaulle (avec son immeuble équipé d'une casquette contemporaine et l'intensité urbaine et commerciale qu'elle représente), la mairie de La Baule-Escoublac (dont la présence est à amplifier

Récit du projet

Constats et grands enjeux de requalification

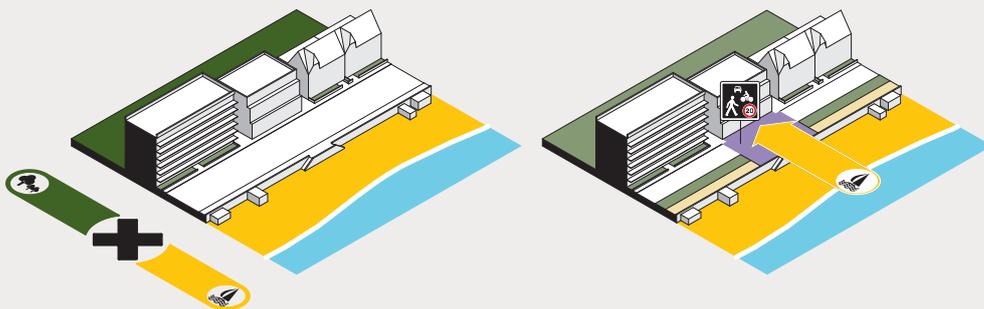
Les Passes

Par analogie à ces lieux de grande richesse biologique dans le système vivant des îles coralliennes, les Passes Bauloises deviennent des sites stratégiques majeurs au droit des artères transversales structurantes. Elles améliorent la compréhension et stimulent les relations d'usages forêt-ville-mer.

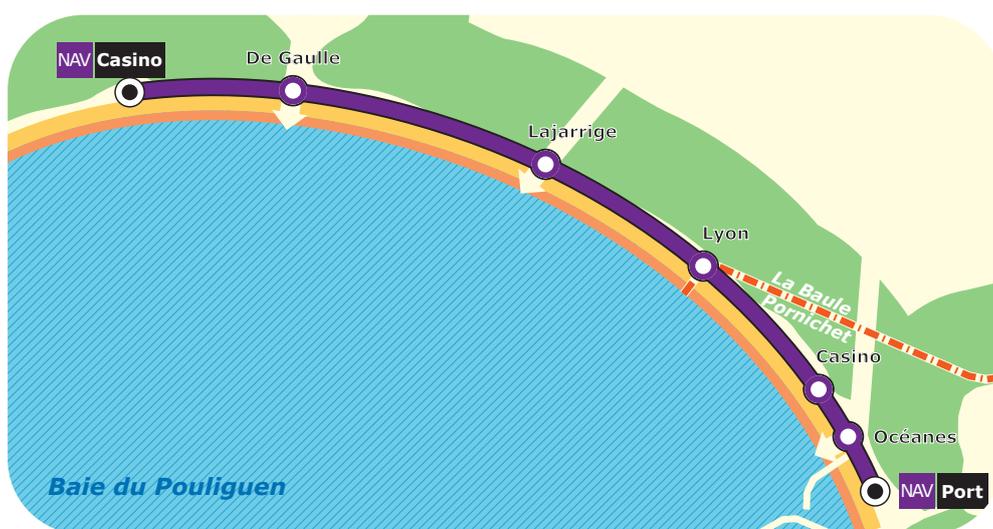


Les Places

Agissant comme autant de petits jalons nouveaux tout au long de la Promenade de Mer en compléments de ceux précédemment listés, les Places profitent de légers épaissements dans l'alignement des immeubles et villa pour trouver du sens. Elles pourront développer de petites particularités propres à chacune d'elles, en lien avec le quartier auquel elles sont adressées. Souvent végétales, elles reçoivent de petits équipements et mobiliers spécifiques propices à la pause, la contemplation et l'échange.



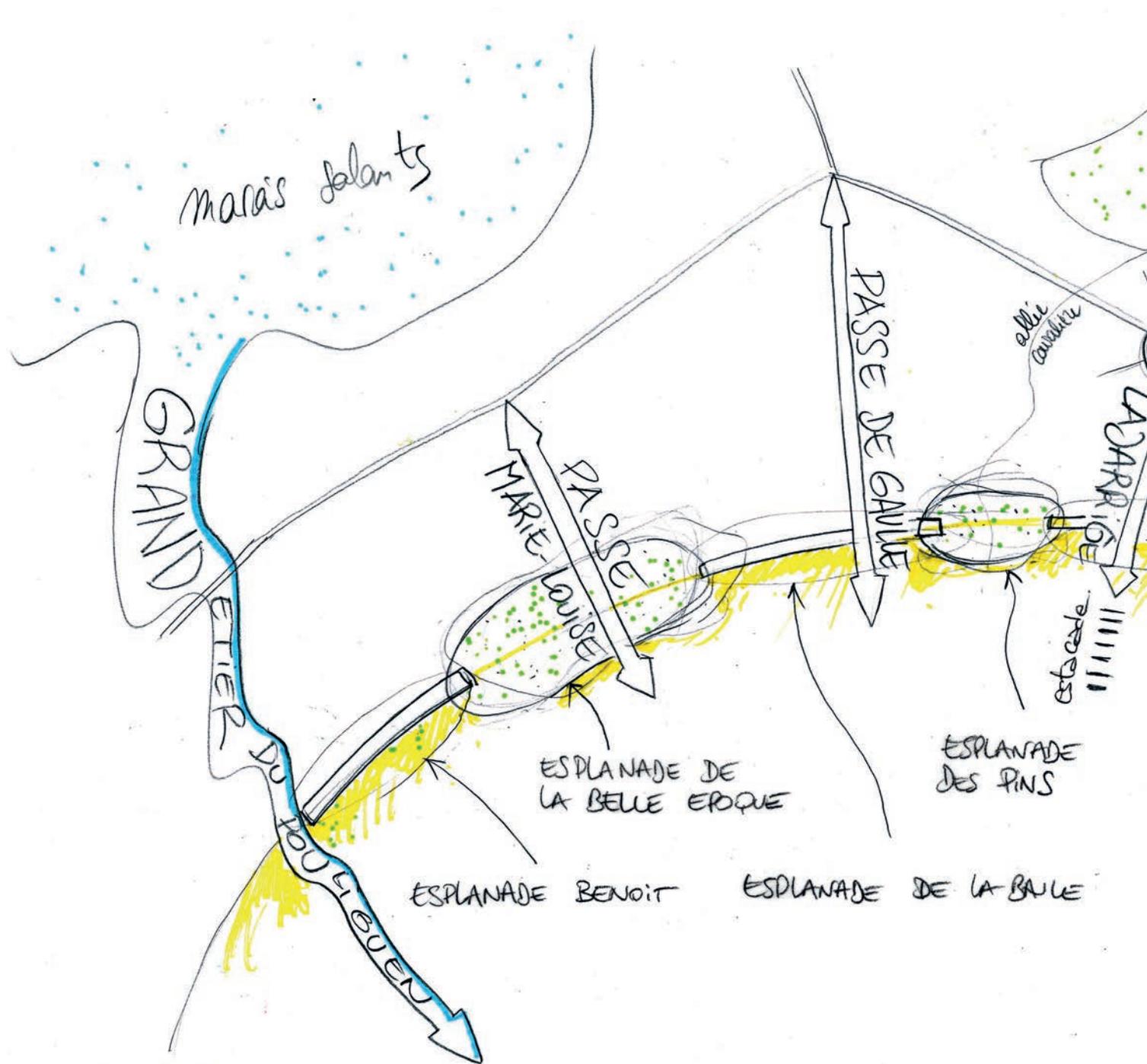
Dans ce dispositif, l'enjeu de développement d'une navette pendulaire et autonome pourquoi pas) qui couvrira la baie toute entière, est une formidable occasion d'encourager plus encore à laisser son véhicule personnel de côté pour profiter encore plus de l'expérience Bauloise.

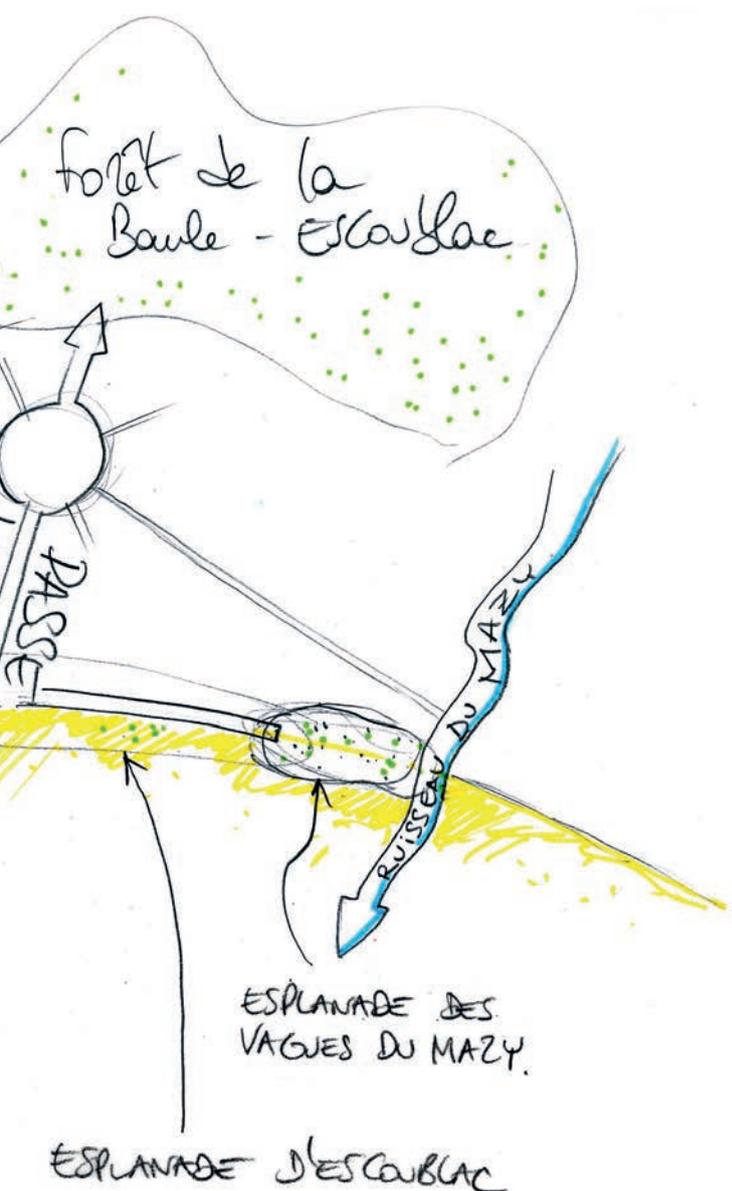




Récit du projet

Constats et grands enjeux de requalification





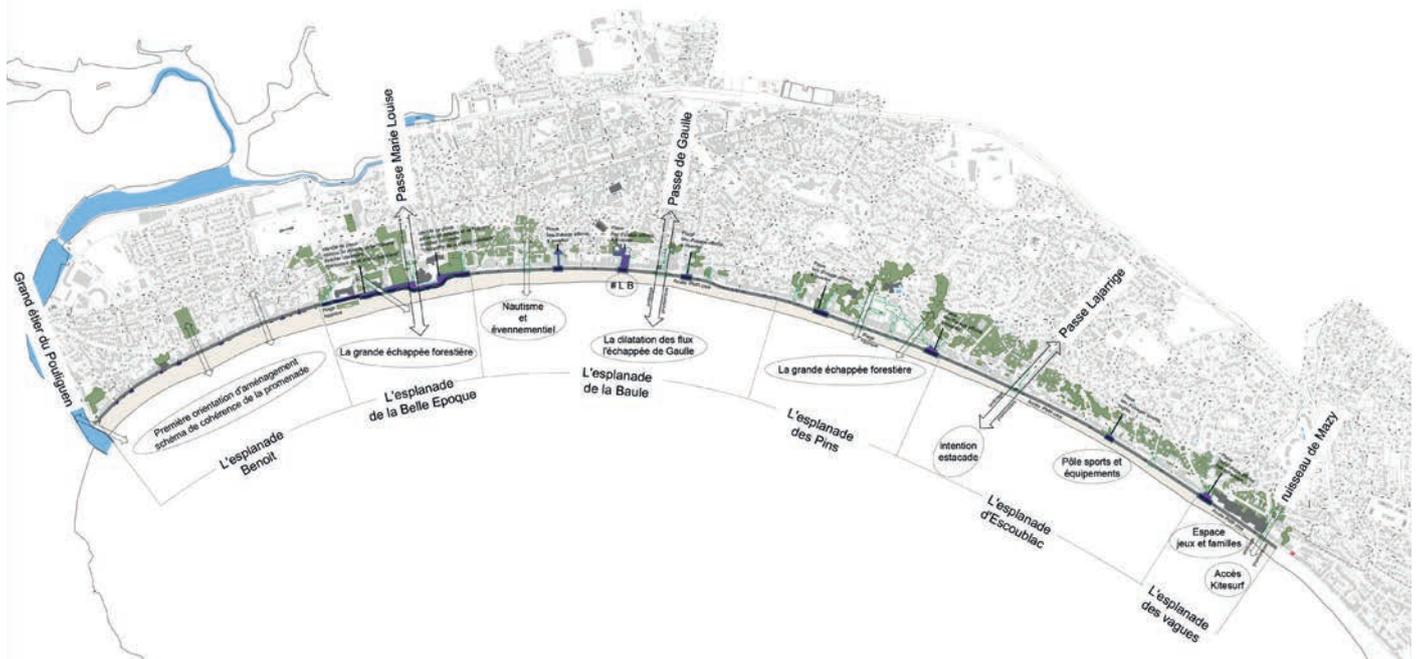
Ce croquis diagramme d'ensemble présente l'ensemble de la séquence Bauloise de la baie du Pouliguen. Longue de 5,5 km environ, elle apparaît nettement cadrée par le ruisseau du Mazy à l'Est et le grand étier du Pouliguen à l'Ouest.

La Promenade de la Mer s'étire ainsi entre ces deux événements et apparaît séquencée par les trois « passes » principales. Elles relient très directement le bord de mer aux grandes avenues rétro littorales : l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, l'avenue Georges Clémenceau, l'avenue du Bois d'Amour, l'avenue de l'Etoile et l'avenue de Lyon. Celle-ci ne formant au final qu'une seule et même voie structurante.

Ce système de transversales géologique et urbaine est enrichie de six esplanades, comme autant d'entités de promenade particulières qui offre un parcours côtier animé et subtilement changeant.

Une Promenade de Mer, «trois» Passes et «six» Esplanades

2



Une promenade de mer qui raconte l'histoire Bauloise d'hier et d'aujourd'hui. «Une promenade de mer composée des esplanades Bauloises ».

Il s'agit d'une véritable révélation du remblai routier actuel. Elle se développe sur une emprise importante prise au territoire fonctionnel appartenant aujourd'hui aux véhicules. Elle ambitionne de permettre des déplacements doux confortables tout au long de la baie tout en améliorant les connexions avec les activités de plage et en renforçant la relation de la forêt Bauloise et de la mer.

Une Promenade de Mer, «trois» Passes et «six» Esplanades

Les esplanades bauloises



Les esplanades bauloise

L'Esplanade Benoit : une séquence paisible

L'Esplanade Benoit est particulière sous bien des aspects : particulière dans son ambiance, particulière car à l'origine de la création de la station balnéaire, particulière dans sa propriété foncière, particulière pour son absence de route... ce qui en fait une promenade toute spécifique du front de mer.

Elle s'étend sur près de 1100 m entre le grand étier du Pouliguen et l'esplanade Barrière. Une dizaine d'allées et d'avenues transversales, toutes en impasse pour les véhicules, permettent des liaisons très régulières entre le quartier résidentiel particulièrement prisé et la plage.

C'est une esplanade agréable et appréciée de tous du fait de l'absence de véhicule y compris de vélo (selon la réglementation).

Le spectacle est à la fois vers la mer, le sable et le paysage lointain que vers le front bâti. Cela en fait une promenade particulièrement propice à la contemplation et aux échanges.

Les échelles bâties sont plus raisonnables que sur le reste du front de mer. C'est une succession de petits collectifs (R+4 + attique moyen) et de petites villas anciennes de pierres (voire de colombages) qui donnent un caractère apaisé aux lieux. Les proportions de la promenade sont

agréables du fait d'une largeur suffisante au regard des hauteurs de façade. L'allée principale est assez large (environ 4 m de passage utile en moyenne) pour assumer les flux de promeneurs tout en permettant à de belles surfaces plantées d'exister.

cier privé, il serait très utile d'envisager une certaine restauration de cette promenade et ce, dans la dynamique du grand projet de création de la promenade de mer. Il pourrait s'agir d'une reprise des sols minéraux pour plus de confort, de reconsidérer les plan-

Mots clés

privé, villégiatures, patrimoine, pelouses, calme, pêche à pied, familles «anciennes»

Cela a pour qualité « d'absorber » quelque peu les constructions, les seuils d'entrée et la disparité des mobiliers pour offrir une sensation relativement confortable aux usagers. Cela ménage la relation entre l'urbanité et le milieu marin, constitue l'antichambre de la ville et de la plage. Cela offre une certaine fraîcheur estival grâce au végétal sans toutefois proposer beaucoup de secteurs à l'ombre.

Malgré toutes les qualités intrinsèques aux lieux et aux indices encore assez présents de son histoire, la promenade Benoit apparaît comme étant vieillissante, sa « parure » de sol très datée, son mobilier disparate, ses plantations trop horticoles et son éclairage public à remplacer entièrement. Comme sur le reste du front de mer, à son inesthétisme, il a d'égal son manque de performances et son caractère énergivore.

Sans toutefois contrarier les us et coutumes, en respectant le fon-

tations, d'améliorer les vues vers l'océan et la plage, les espaces de pause et de contemplation, les accès plage et plus globalement la gamme de mobilier de confort, de propreté et de signalétique. Il pourrait également être développé, ça et là, les plantations en haut de plage, sous forme de bouquets, à l'instar de ce qui a déjà été fait face à la Villa Mourtoux, en tout début de promenade côté de l'étier du Pouliguen.

Si toutefois aucun effort n'était projeté et que l'esplanade Benoit restait en l'état, il y aura un très grand décalage de qualité avec le reste. Le caractère vieillissant n'en serait qu'accentué en comparaison avec des aménagements entièrement réalisés. Cela pourrait augmenter un certain isolement, une forme de distanciation, de « quartier à part » de l'esplanade Benoit.



Les esplanades bauloise

L'Esplanade de la Belle Epoque : une séquence patrimoniale

Dès lors que l'on franchi l'avenue des Hironnelles, c'est une toute autre ambiance que propose l'actuelle esplanade Lucien Barrière. On s'immerse au travers les jardins privatifs de l'Hermitage avant de déboucher sur le territoire automobile jusqu'ici contenu dans les voies transversales.

Le faste est accru. Les célèbres grands hôtels identitaires Baulois, le casino, les établissements de plage, les maçonneries anciennes et les grands arbres imposent une richesse non feinte.

C'est l'histoire même de la Baule qui est prégnante, car la Belle époque y est encore quelque peu palpable. S'impose le désir

de mettre en valeur ce qui participe de la grande histoire de la station Balnéaire. D'y retrouver tous les atours et les charmes de la grande dame des années folles. La richesse des établissements dans ce périmètre restreint d'à peine 900 mètres si l'on « étirait » cette séquence jusqu'à l'avenue de la Concorde. On compte beaucoup d'activités sur terre et sur le haut de plage. Plus qu'ailleurs, la future promenade de mer permettra de relier toutes ses offres entre elles.

Nous pensons qu'il serait légitime et à propos d'inventer un « langage particulier » à cette promenade de la Belle époque. Pourquoi pas dessiner des mâts

d'éclairage spécifiques, dont le mariage avec le passé devra être soigné ? Le code couleur devra être choisi avec finesse : peut-être le blanc tout simplement ?

Mots clés / Histoire, patrimoine, hôtels cinq étoiles, chic, blanc, élégance, pierre, drapeaux, dress code, âge d'or

Les matériaux de sol pourraient faire la part belle à la pierre naturelle pour accompagner et souligner encore plus les ouvrages maçonnés existants ? Pourquoi ne pas imaginer aussi des portekakemonos ? Des petits éclairages soulignant les accès aux établissements (de plage notamment) et des porte-menus ? Tout simplement, soigner le moindre détail pour créer une identité sobre mais assumée, mettre en

cohérence les enseignes pour former une famille particulière à cette promenade ?

Cette séquence balnéaire urbaine possède aussi un autre atout, et non des moindres, c'est la présence forte d'arbres matures en deux principales masses imposantes de part et d'autre du casino et de l'hôtel Royal. L'espace étant large, les fenêtres riveraines peu nombreuses, il y a là une belle occasion de créer une « échappée de forêt » importante tout en déroulant de confortables parvis d'accueil aux établissements de renom.

Le stockage des véhicules sur la voie publique pourrait éventuellement être largement revu à la baisse pour le bien de la promenade, peut-être dans un effort commun avec les établissements pour la création d'un ouvrage en infrastructure mutualisé ?

L'esplanade de la Belle Epoque est également reliée à la ville grâce à la passe Marie Louise, l'une des trois principales passes de la Promenade de Mer. Déjà doté de commerces et d'hôtel, elle distribue la galerie commerciale et permet de s'engager vers un secteur important : l'avenue de Pavie et l'entrée magistrale du Royal. Son intensité pourrait se développer avec le temps et ainsi renforcer le caractère même de la passe.

Une Promenade de Mer, «trois» Passes et «six» Esplanades

Les esplanades bauloises



Les esplanades bauloise

L'Esplanade de la Baule : une séquence urbaine

L'Esplanade de la Baule constitue le secteur peut-être le plus fréquenté de tout le linéaire de front de mer. Les immeubles sont particulièrement imposants sur cette séquence de près de 1,5 km de longueur, directement en lien avec le secteur le plus intensément doté d'aménités commerciales. De l'avenue Drevet à l'avenue de la Lambarde, c'est une séquence relativement unitaire dans son ambiance globale. Un certain nombre d'activités sur la plage sont présentes ici. Il s'agit de ne pas tout concentrer au débouché de l'avenue De Gaulle afin d'inciter le public à se disperser de part et d'autre de cet axe majeur en profitant à la fois de l'attractivité des équipements de

plage, d'une disposition stratégique des accès à la plage (création d'une nouvelle rampe PMR en l'occurrence) et en incitant à la découverte de boucles invitantes à des parcours dans la ville (par exemple De Gaulle, avenue des Impairs, église Notre Dame de la Baule, marché central, allée des houx, etc...). C'est sur cette promenade que l'on peut d'ores et déjà observer des plantations d'arbres sur le haut de plage. Ceci est à encourager en incitant également des plantations basses d'accompagnement (principalement des oyats).

Un travail pourrait être mené plus en profondeur dans le tissu urbain pour valoriser les parcours paral-

lèles rétro littoraux entre l'hôtel de ville et l'axe De Gaulle. La place des Escholiers, l'avenue Guichard jusqu'au bois des Aulnes, l'avenue des ifs, l'allée des Tamaris... offrent aujourd'hui une piètre image d'un secteur portant hyper

envisagée en lieu et place du parking et peut-être du café « le khédive » adressés à la place du Maréchal Leclerc ? Le tissu urbain est « lâche », dévalorisant pour ce qui s'y trouve (chapelle Sainte-Anne en l'occurrence, mais aussi

Mots clés / centre hyper actif, front bâti fort, foule, commerces, lien gare, mairie, grands rassemblements populaires

central à la très haute fréquentation. Pourtant, s'offrent peut-être des opportunités (spatiales en tout état de cause) pour valoriser ce secteur stratégique. Beaucoup d'espaces sont offerts ici aussi au stationnement en surface. Une opération globale de valorisation du foncier pourrait-elle être

Brasserie), le parcours vers la mairie très peu engageant... Cet espace pourrait se transformer en constructions accueillant du logement, des activités commerciales et de services, et surtout beaucoup de stationnement sur plusieurs niveaux ?



Les esplanades bauloise

L'Esplanade des Pins : une séquence végétale

Véritable séquence végétale de la Promenade de Mer, l'esplanade des Pins constitue une belle opportunité d'affirmation de ce que nous nommons une « échappée de forêt ». Elle s'étend entre l'avenue de la Lambarde et l'avenue de Saint Saëns.

S'affranchissant de l'imposant front bâti, il s'agit de l'idée que la pinède réapparaisse et anime le front de mer. De manière mesurée bien entendu afin de ne pas perturber les vues dégagées depuis les logements. Il est possible de profiter de certains dégagements sur l'horizon comme au fond des perspectives des petites voies transversales, en plantant sur le haut de plage, dans une

petite séquence de gradinages... L'apport de secteur en ombre et le calme relatif des équipements de plage moins présents permet d'envisager des activités sportives et ludiques sur ce secteur en particulier. Grâce aux gradinages, toutes les manifestations autour du nautisme pourraient être encouragées pour offrir un véritable spectacle de plage. Le chenal moteur étant d'ailleurs situé en face de l'avenue Victor Hugo / avenue de Saumur.

L'esplanade des Pins constitue une pièce d'environ 800 mètres de la Promenade de Mer avec une particularité importante : l'avenue de Saumur très plantée et son allée cavalière. La

Mots clés / centre de la promenade, pins, vue de la forêt depuis la mer, tour Saint Clair, activités sportives et nautiques, Centre aquatique Aquabaule, allée cavalière, belvédère, gradines, « spectacle de la plage »

relation avec la plage est particulièrement intéressante à son débouché afin de faire profiter du spectacle équestre par le plus grand nombre, mais également de permettre un accès plage très confortable et sécurisant pour les cavaliers et leurs montures.

Cette séquence profite également de la présence d'Aquabaule, d'un éventuel hôtel quatre étoiles (hôtel des Roches Rouges porté par le groupe Giboire), et

est repérable de très loin grâce à l'émergence de la silhouette de la tour de la résidence du Parc Saint Clair.

Une Promenade de Mer, «trois» Passes et «six» Esplanades

Les esplanades bauloises



Les esplanades bauloise

L'Esplanade d'Escoublac : une séquence historique

L'Esplanade d'Escoublac constitue une séquence importante de plus d'un kilomètre de la Promenade de Mer. Elle s'étend entre l'avenue de Saint Saëns et l'avenue de Rhuys, et intègre ainsi l'une des passes majeures : la passe Lajarrige.

Cette artère est historique. Elle offre une perspective magistrale depuis le haut de l'avenue Louis Lajarrige et l'ancienne gare. L'activité commerciale y est particulièrement importante et offre de la « vie à l'année » aux habitants. L'horizon est en revanche perturbé par une œuvre sur le rond-point. Un travail est à mener pour offrir un débouché de passe à la hauteur de l'importance de ce quartier.

L'activité sur le haut de plage est principalement concentrée autour de cette passe, avec ses clubs pour enfants (Les Léopards et l'Océan), son offre de pratique de voile (Latitude voile).

Au-delà, l'esplanade ne compte qu'un seul restaurant de plage. Les espaces sont vastes, les descentes de plage assez nombreuses et les occasions de planter dans le sable intéressantes.

L'ouvrage en encorbellement est présent sur la totalité du linéaire. Son questionnement est particulièrement ici l'occasion d'envisager une réflexion sur la façon dont le volume présent pourrait recevoir de nouvelles affectations : des vestiaires, des conciergeries

pour entreposer les poussettes et autres trottinettes ? permettre la recharge de portables ? le dépôt de ses clés avant d'aller se baigner ou courir ? envisager des petites annexes bureau ?

Mots clés / descente historique depuis l'ancienne gare, activités et commerces, clubs de plage, front bâti plus bas, accompagnement végétal, architecture hétérogène (villas mariées aux immeubles)

Beaucoup de choses peuvent être imaginées pour augmenter le niveau de confort des usagers.



Les esplanades bauloise

L'Esplanade des Vagues du Mazy : une séquence familiale

Dernière constituante de la Promenade de Mer, l'esplanade des Vagues du Mazy est résolument la plus ramassée avec ses 360 mètres de longueur. Cependant, elle mérite de devenir une séquence spécifique pour plusieurs raisons : il y a une véritable rupture architecturale très intéressante (et emblématique) par une présence forte des « immeubles en vague », l'extrémité de l'avenue de Rhuy est un territoire fort de beaucoup de potentialité d'usages (création d'une véritable place végétalisée et active dans l'espace disponible sans pour autant contraindre la circulation). Ce site pourrait porter un établissement de type guinguette inter-

générationnelle à destination des familles par exemple. Il participerait à l'animation de la place.

Enfin, il existe une passe importante et partagée avec la commune de Pornichet limitrophe au niveau de l'avenue de Lyon et de la présence souterraine du ruisseau du Mazy.

La relation à la plage est également particulière avec une partie d'ouvrage en maçonnerie, une petite avancée accompagnée de rampes en pierres naturelles, et une promenade de mer faisant ici office de socle aux immeubles très sculpturaux. Des jeux pour enfants sur la plage pourraient facilement trouver place et for-

mer ainsi, avec la guinguette, un nouveau « lieu » de convivialité sur une esplanade aujourd'hui peut agréable et animée.

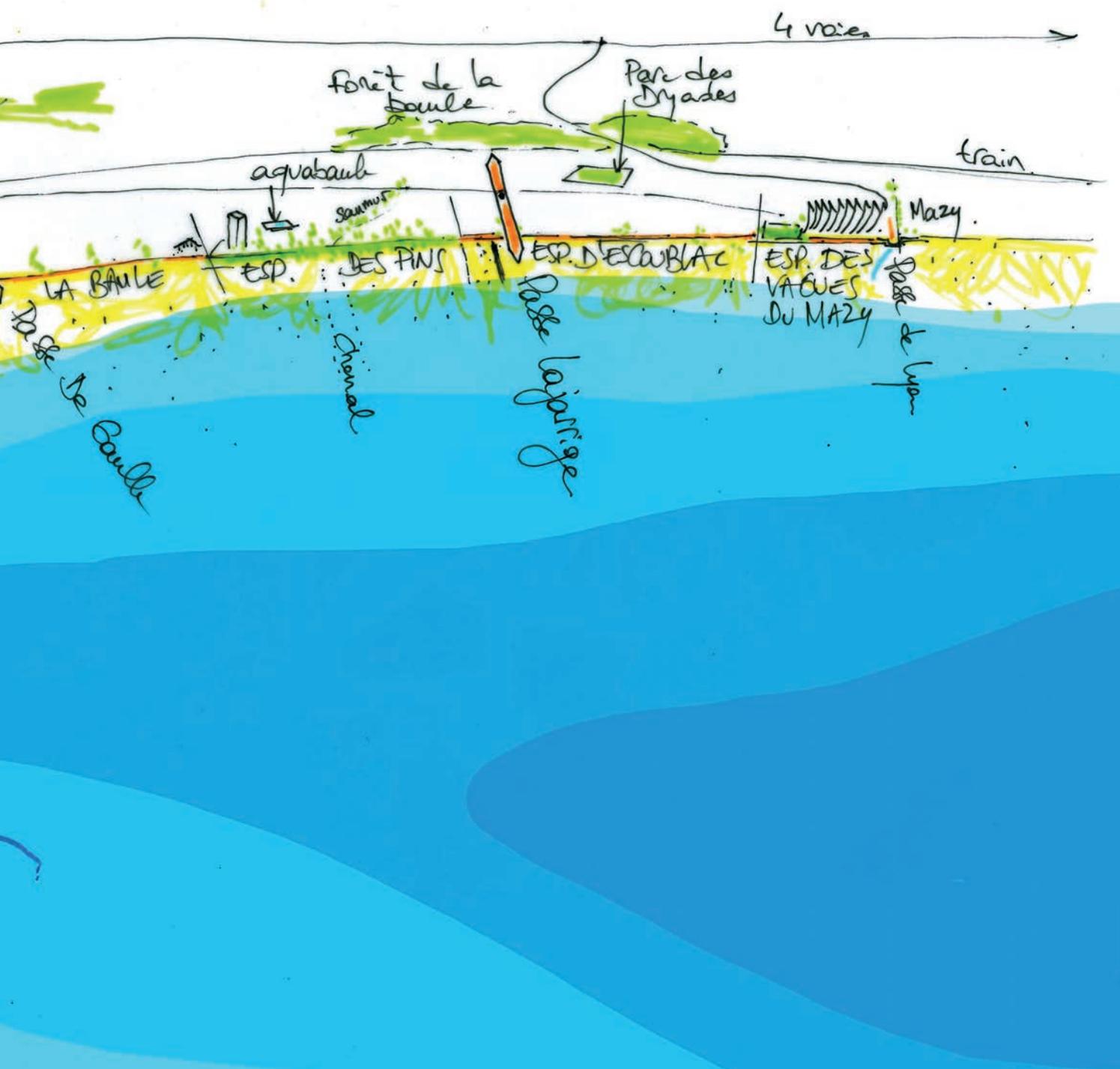
Mots clés / architecture en vague célèbre, lien avec Pornichet, ruisseau du Mazy, plage familiale, jeux de plage, plantations haut de plage et sur le sable, promontoire, guinguette de plage

Une Promenade de Mer, «trois» Passes et «six» Esplanades

Les esplanades bauloises



2



Du remblai routier à la Promenade de mer

3



Notre étude a requestionné le schéma des circulations à l'échelle de la ville.

Les sens de circulation et les carrefours d'aujourd'hui ne répondent plus complètement à la rénovation du front de mer et à la mise au premier plan de lieux de rencontre, de passes et places identitaires.

De plus, les parcours cycles et équestres rentrent dans notre réflexion et les flux doivent se rencontrer et se croiser en toute logique fonctionnelle et en toute sécurité.

Ainsi, les circulations et les carrefours sont repensés à une échelle plus grande que la promenade de mer seule : voies primaires de transit, accès principaux à la plage, etc.

Ce requestionnement passe en premier lieu par la réalisation d'une cartographie des voies primaires, secondaires et de desserte. Cet inventaire a abouti à des modifications de principe, et notamment la modification des carrefours et la mise en impasse de certaines voies perpendiculaires à la promenade de mer.

Par ailleurs, les lignes de transports en commun (Lila, ligne 13) et la navette gratuite rentrent dans la réflexion globale, de par leur présence sur le front de mer ou par les flux piétons qu'elles peuvent générer, y compris hors de l'emprise de la promenade. La navette électrique semi-autonome (présence d'un opérateur à bord) est étudiée et trouvera sa

place sur la promenade, en lien avec la ville de Pornichet.

Il est à noter que les arrêts de bus ou de la navette seront réalisés le long de la chaussée côté plage, et en avancée côté immeubles (et non en évitement), dans le but de faciliter les arrêts et la réinsertion dans la circulation au redémarrage, et de ne pas empiéter sur l'emprise de la bande active. Ce principe présente également l'avantage de réguler la circulation – les automobiles sont contraintes de rester derrière le bus – et d'augmenter la vitesse commerciale du bus/de la navette – l'espace devant le bus est plus dégagé jusqu'au prochain arrêt.

Du remblai routier à la Promenade de mer

Une réflexion élargie au périmètre communal



Une réflexion élargie au périmètre communal

Schéma de circulation

Les différents réaménagements de carrefours prennent en compte les centralités créées ou renforcées, comme le caractère de desserte des plus petites voies. Sur le premier secteur (tranche 1), l'avenue de la Duchesse Anne est transformée en impasse, dans le cadre de la place « Rhuys-Duchesse Anne ». L'ensemble des flux se concentre sur l'avenue de Rhuys, l'avenue de la Duchesse Anne ne desservant qu'un accès pompiers (maintenu) et un accès riverain. Cette modification, à l'instar des modifications similaires sur les autres tranches, permettent de marquer l'identité des places (plateaux piétonniers, zones de rencontre, en réduisant les conflits de circulation et donc

en sécurisant les flux piétons et cycles.

La place Prosper Mérimée-Provence et la passe secondaire de l'avenue de Saumur (secteur 2), dans un ensemble attractif, lieu d'usage et de rencontre affirmé, sont traitées de manière équivalente, avec la mise en impasse de l'avenue de Provence et de l'avenue de Saumur. Les promenades piétonnes ou cyclistes sont sécurisées, les randonnées équestres facilitées, et l'accès à la plage, par les gradins, est renforcé. Les circulations ainsi modifiées, sont privilégiées sur les avenues Prosper Mérimée et de la Mer.

Plus à l'ouest sur le secteur 2, l'allée Neptune et l'avenue de la

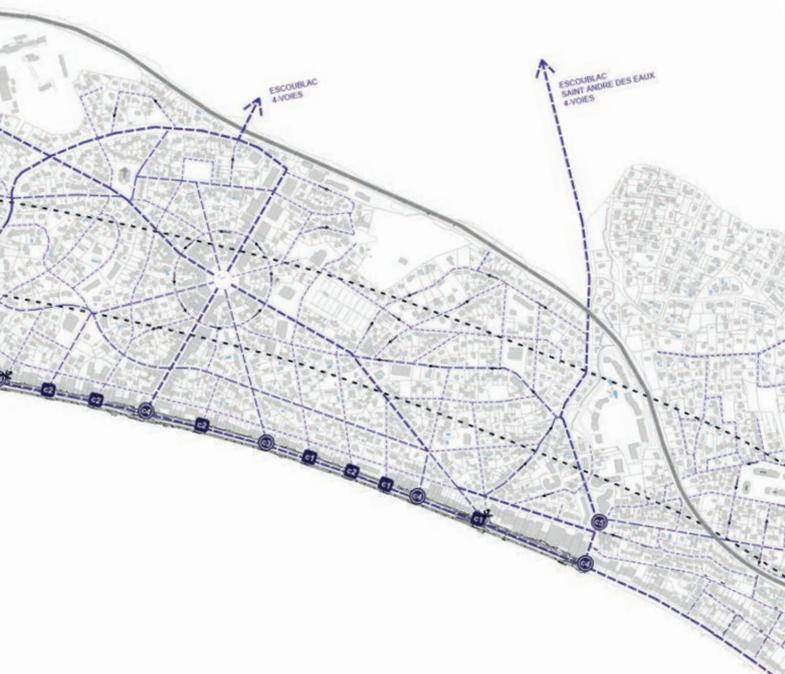
Roche aux Mouettes deviennent des impasses, autorisée pour les riverains sur l'avenue de la Roche aux Mouettes. Ces modifications sont possibles par le caractère de desserte (quelques habitations) de ces voies, et motivées par la réduction des flux (véhicules non riverains en recherche de stationnement), finalement donc par la fluidité du trafic et la sécurité des piétons et cyclistes.

Sur le secteur 3, l'avenue Lannelongue est également mise en impasse.

Par ailleurs, les carrefours sont modifiés en prenant compte des circulations existantes, les besoins de retournement et des lieux de rencontres créés (places).

Parmi les 5 types de carrefours mis en œuvre sur le projet, on notera sur le secteur 1 la création de giratoires :

- au niveau de l'avenue d'Ouesant (giratoire compact C4), afin d'alléger les flux sur la place Rhuys – Duchesse Anne et de rejoindre aisément le rond-point de Rennes et finalement la place des Palmiers
- au niveau de l'avenue de la Grande Dune (mini-giratoire C3), afin de sécuriser les flux de cette artère et rejoindre plus facilement la place des Palmiers (dans le sens Est – Ouest, ce mini-giratoire a donc un impact positif sur la passe Lajarrige,



Une réflexion élargie au périmètre communal

Les études en cours initiée par la Ville

La ville, avec l'appui de CAP Atlantique, engage depuis de nombreuses années la rénovation, l'embellissement et l'amélioration fonctionnelle de ses espaces et de ses équipements publics. Tous ces projets doivent être pris en compte pour améliorer les liaisons entre la ville et la plage, donc intégrés à la réflexion sur les carrefours, les stationnements vélos, la sécurité des traversées, etc.

Depuis une dizaine d'année, et encore aujourd'hui avec en ligne de mire la Coupe du Monde de rugby 2023 et les Jeux Olympiques de 2024, de nombreux espaces et équipements sont rénovés, embellis, reconstruits, mis en conformité :

- Piscine Aquabaule reconstruite
- Parvis de la Gare rénové, offre de stationnement augmentée
- Centre-ville rénové et embelli : place de la Victoire
- Halle du marché reconstruite
- Entrée du stade Moreau Defarges agrandie et embellie, éclairage du stade mis en conformité pour accueillir une équipe professionnelle

- au niveau du passe Lajarrige (C4), identité du projet et lien fort avec la plage,
- au niveau de l'avenue Saint-Georges (giratoire C5) et de l'avenue de Lyon (giratoire compact C4), une des entrées principales sur la promenade.

Sur le secteur 2, le principal carrefour automobile du projet est le giratoire compact créé au droit de l'avenue Prosper Mérimée. Ce giratoire facilite les flux vers l'arrière-ville, moins routière, et vient compenser la mise en impasse des avenues de Provence et de Saumur.

Sur le secteur 3, le passe De Gaulle, artère prépondérante de

la ville, est équipée d'un giratoire compact C4. Bien qu'en sens unique (entrant sur la promenade), le flux y est important et doit être fluide. Nous retrouvons ensuite un second giratoire compact (C4) pour l'importante avenue de la Concorde, et un mini-giratoire (C3) au droit de l'avenue Drevet, en enfin un troisième giratoire compact (C4) à l'extrémité du secteur Casino, avenue de la Noue.

Ces carrefours giratoires, à la vocation de fluidifier le trafic automobile, s'inscrivent sur le boulevard en alternance avec les carrefours en T et les places (plateaux, zones de rencontre).

- Boulevard de Champsavin, entrée de ville depuis Le Pouliguen et le Croisic, en cours de rénovation
- Rénovation d'Atlantia, rénovation et mise en enclos du parking
- Schéma directeur d'eaux pluviales et création de bassins tampons
- Schéma directeur vélo en cours d'élaboration

L'ensemble de ces projets et études rentrent en jeu dans le projet de la Promenade de Mer, de par leur impact sur les flux piétons, cycles, sur l'attractivité des quartiers, sur l'orientation et la liaison de notre projet avec la ville.

Du remblai routier à la Promenade de mer

Vers une ville durable, partagée et innovante



Le profil actuel est composé de deux demi-chaussées larges, séparées par un terre-plein central. La place de la voiture est grande, celle des cyclistes et piétons moins.

Le projet de promenade de mer prévoit la réduction de la place de la voiture, et cela passe par une refonte totale du profil en travers.

Là où se trouvent aujourd'hui une demi-chaussée, une bande cyclable, une bande de stationnement et un trottoir, se trouveront une chaussée entière (double sens), une bande de stationnement et un trottoir.

Vers une ville durable, partagée et innovante

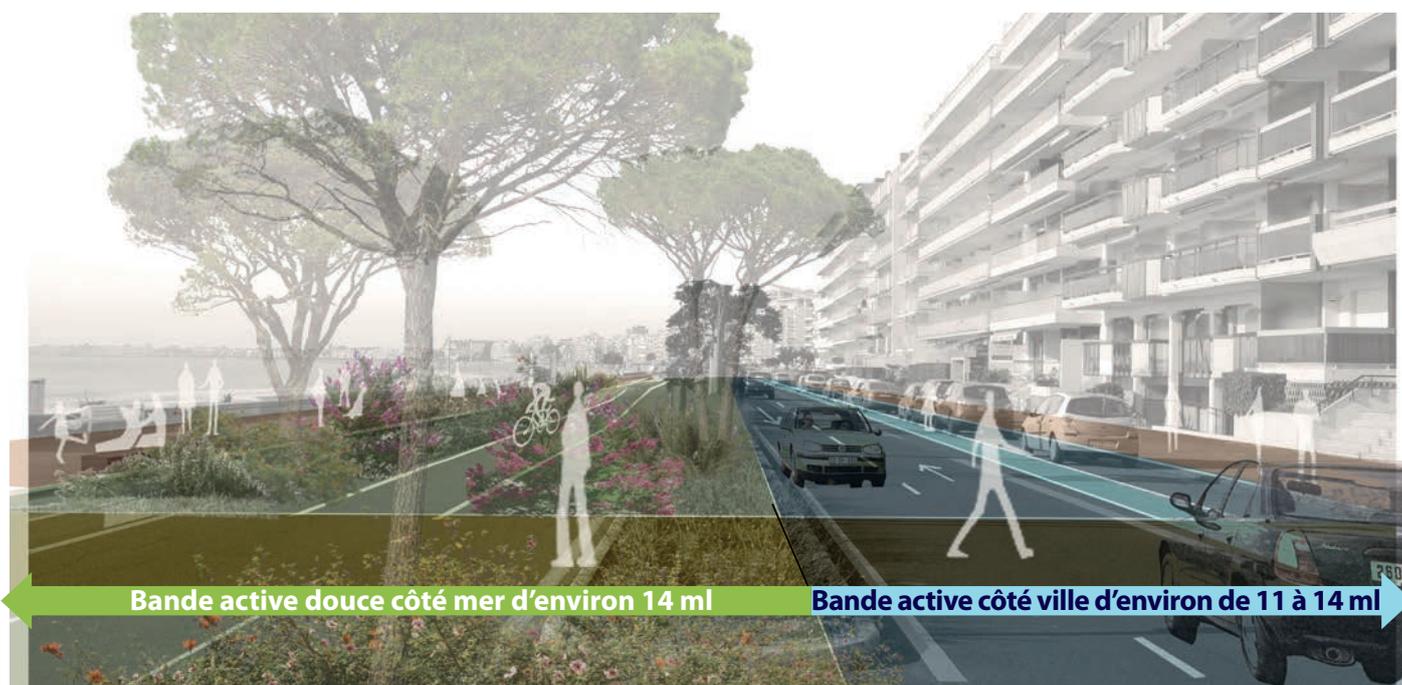
Regard sur le profil type aujourd'hui / Evolution des modes de déplacement et place des modes doux

Il s'agit en effet de donner à l'automobile moins de la moitié de l'emprise, concrètement l'emprise située au sud du terre-plein ne lui réservera plus la quasi exclusivité.

Les modes de déplacements doux, aujourd'hui, ne sont pas mis en valeur ni en sécurité, selon plusieurs caractéristiques géométriques du profil en travers actuel : bandes cyclables collées aux stationnements, chaussée large propice aux vitesses élevées, trottoirs encombrés (mobilier, sucettes de publicité...) pas toujours PMR, traversées piétonnes larges et en deux temps. Le scénario d'aménagement ne prévoit pas de conserver les trottoirs et bandes cyclables actuels,

mais au contraire de les agrandir, de les sécuriser, de les embellir, de les rendre plus fonctionnels mais également plus accueillants. Le projet se veut novateur et durable, et se doit de rendre aux piétons et aux cyclistes la place qui leur est nécessaire et qui leur sera nécessaire au cours des prochaines décennies.

Bandes cyclables collées aux stationnements, quelle évolution ? Le vélo est le mode de déplacement « qui a le vent en poupe ». Une progression renforcée par la crise sanitaire : les mentalités évoluent vers le rejet de la voiture polluante, et le vélo trouve de plus en plus sa place, aussi bien dans un but fonction-



nel (aller au travail) que de loisir (sport, promenade, tourisme). Le projet prévoit la réalisation d'une piste cyclable (en site propre, de 3 mètres de large), au sein de la bande active.

Cette piste présente l'avantage d'être sécurisée, car coupée de la circulation automobile. Les contacts entre les véhicules motorisés et les cyclistes n'existeront plus qu'au niveau des carrefours, qui seront bien souvent aménagés en plateau ou zone de rencontre, limitant ainsi la vitesse automobile. Par ailleurs, au sein de la bande active, les cyclistes seront baignés dans l'ambiance de la mer et de la plage, car plus proches de celles-ci et entourés de végétation. Les déplacements cycles sont donc favorisés, plus confortables et plus sécurisés.

Déplacements pédestres, quelle évolution ? Les piétons, bien souvent touristes ou riverains, souhaitent pouvoir déambuler en toute sécurité, dans un environnement calme. Anciennement, l'essor de la voiture a orienté les aménagements vers de larges avenues routières, laissant peu de places aux modes alternatifs, tel que la marche. La promenade piétonne, le long de la plage, répond à l'ensemble de ces critères : elle est large, isolée du bruit des voitures par une végétation riche, et épurée d'obstacles inutiles. La promenade piétonne sera large de 5 à 6 mètres. Par ailleurs, les traversées piétonnes seront plus aisées car elles seront raccourcies et bien souvent réimplantées au niveau des carrefours, eux-mêmes refaits

(zones de rencontres, plateaux piétonniers, places, etc.) dans un souci de sécurité, de lisibilité et de rencontre. D'une largeur initiale de 15 mètres, coupée en deux au niveau du terre-plein central, la chaussée passe à 6 mètres de large ; ses traversées seront plus rapides qui plus est avec la réduction de la vitesse à 30 km/h, voire 20 km/h.

Le piéton pourra ainsi aisément circuler sur la promenade, de manière longitudinale (le long de la baie) ou de manière transversales (liaisons ville-plage).

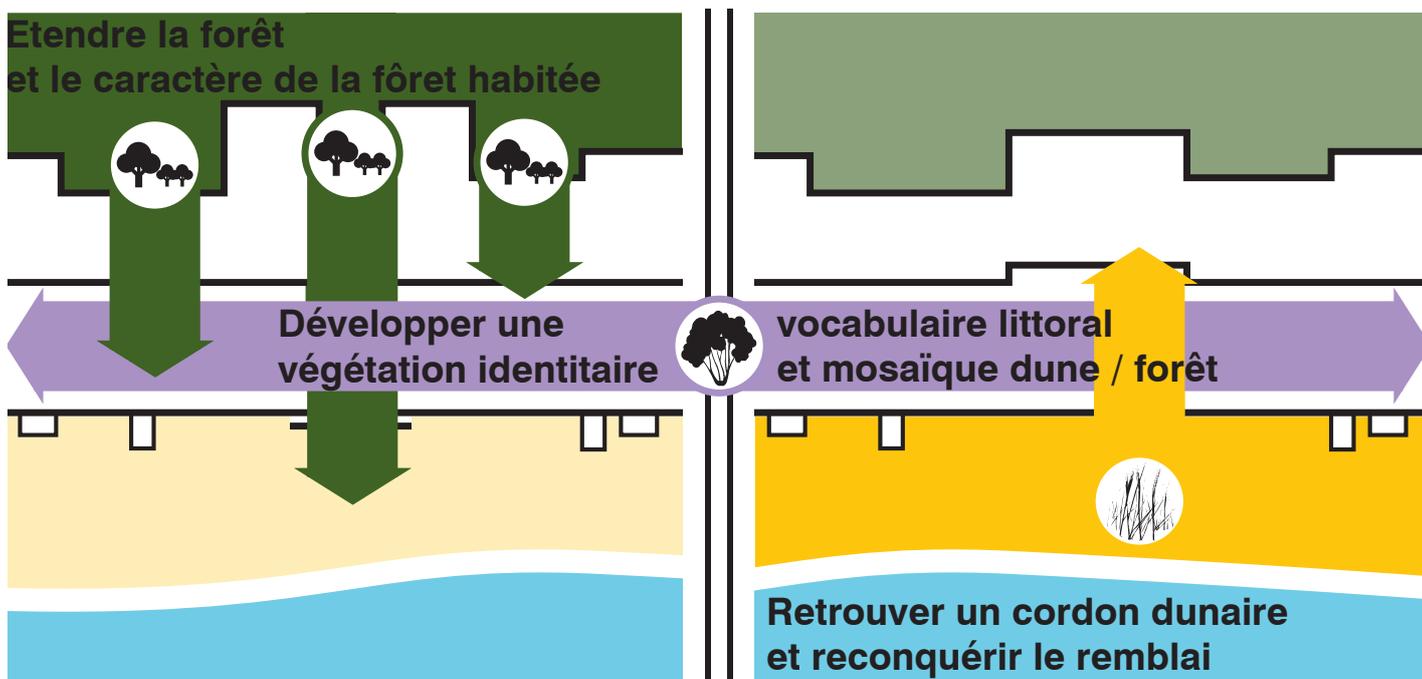
Et pour la voiture, les personnes âgées ou handicapées, quelles évolutions ?

Le projet prévoit de réduire l'emprise allouée à la voiture mais pas d'altérer la capacité de stationne-

ment ni les dispositifs nécessaires aux personnes se déplaçant difficilement. Au contraire l'offre de stationnement est augmentée de 15 à 20% (450 places existantes environ pour 530 places projetées environ) sur l'ensemble de la promenade de l'avenue de Lyon à l'avenue de la Noue ; les stationnements pour personnes à mobilité réduite ou pour les livraisons seront en nombres suffisants et placés stratégiquement : proches de commerces ou lieux de rencontre, proches des rampes PMR d'accès à la plage. Les traversées piétonnes et les cheminements seront accessibles, lisibles et sécurisés (promenade et trottoir larges, matériaux adaptés, planimétrie des espaces, éveil à la vigilance, contrastes tactiles et visuels au niveau des traversées).

Du remblai routier à la Promenade de mer

Vers une ville durable, partagée et innovante



Vers une ville durable, partagée et innovante

Trois grands axes d'identité paysagère

Retrouver un paysage vivant, re-tisser des relations entre la plage et la forêt fondatrice, trouver de l'ombre et diminuer l'effet d'îlots de chaleur urbaine, déminéraliser le front de mer, modérer la perception des véhicules, lire les saisons...tout en préservant les vues depuis les logements...sont autant d'enjeux fondamentaux.

La stratégie de l'aménagement végétal dépasse le simple fait de planter des végétaux identitaires, et adaptés aux contraintes (site, milieu, entretien, etc.).

Il s'agit de réfléchir aux différentes strates arborescentes pour faire « ressortir la forêt » sur le front

de mer sans pour autant fermer les vues depuis les logements en front de mer.

Il s'agit également de trouver les territoires d'opportunité à planter, que ce soit sur la promenade et les grands axes perpendiculaires mais également en haut de plage.

Tout un cortège d'accompagnement des arbres par des strates intermédiaires et basses, voire rases est également intégré.

Trois axes :

- Laisser s'exprimer et conforter le paysage de forêt habitée, retrouver un cordon dunaire en haut de plage avec une reconquête du remblai et développer une végétation identitaire sur le front de mer sont les trois grands axes de l'identité paysagère de la promenade de mer.
- Ses trois grandes composantes de la végétalisation sont spatialisées dans un esprit de lecture d'un paysage qui ne s'inscrit pas en rupture mais participe à une diffusion de la ville forêt allant vers la mer et d'un cordon dunaire remontant de la plage vers l'intérieur des terres.
- Sur la bande active de la promenade de mer une végétation plus « littorale » et « urbaines » vient constituer le liant permettant des transitions douces et assure une identité lisible et cohérente de la promenade.

3



Mélanges naturels de plantes vivaces accompagnent la promenade minérale



L'ambiance de pinède s'invite sur les passes



Renaturation de la dune mobile en pied de remblai



Cortège de milieux secs sur les parvis minéraux des places



Du remblai routier à la Promenade de mer

Vers une ville durable, partagée et innovante



Spatialisation des trois grands axes de la reconquête paysagère

Le schéma ci-dessus montre l'imbrication et les liaisons entre les trois grands axes de la reconquête paysagère.

- La Forêt fondatrice, en vert
- Le Cordon dunaire, en jaune
- La mosaïque littorale, en violet

3



Du remblai routier à la Promenade de mer

Vers une ville durable, partagée et innovante



Notre réflexion sur la ville innovante repose sur plusieurs axes : la sobriété, le pragmatisme et le développement durable. Le projet doit être réaliste et évolutif pour répondre aux attentes d'aujourd'hui et de demain. Dans ce sens nous intégrons, en plus des enjeux environnementaux « classiques » (gestion des eaux pluviales, etc.), les réflexions sur les innovations et ambitions qui conviendront à la ville de demain et à ses nouveaux défis : économie d'énergie, ville connectée, etc.

Nous proposons ici un ensemble de pistes potentielles, boîte à outils des innovations réalisables sur la promenade de mer.

Vers une ville durable, partagée et innovante

Eclairage intelligent

Par éclairage intelligent, on distingue deux directions : l'économie d'énergie sans compromis (1) sur la sécurité, et les mobiliers connectés et intelligents (2).

(1) Programmation et éclairage adaptatif

Le principe repose sur un ensemble de capteurs, intégrés aux mâts d'éclairage qui s'allument et s'éteignent en fonction des circulations, avec un niveau d'éclairage adapté (tout en s'adaptant à la vitesse des usagers, piétons ou automobilistes).

La ville de La Baule souhaite une uniformité à l'échelle de la baie, aussi ce sujet sera traité en cohérence avec le projet de Pornichet.

L'objectif n'est pas d'imposer le système sur toute la période d'éclairage, mais d'envisager un compromis entre la réduction de la pollution lumineuse et la réduction de la consommation énergétique. Aux heures particulièrement creuses (exemple : de minuit à 6h), le système prendrait tout son sens, du fait de la très faible fréquentation de la baie et du souhait de tranquillité des riverains. En revanche, aux heures de fréquentation, afin d'éviter que les candélabres ne s'allument et ne s'éteignent sans cesse, le fonctionnement serait classique (allumage permanent). Une programmation en ce sens est possible. Par ailleurs, le balisage lumi-



neux de la bande active, pour les piétons et les cyclistes, peut être programmée pour rester allumée en permanence.

(2) Mobilier multifonction connecté

Ci-dessus l'exemple du fabricant Selux, et sa colonne LIF. Ces colonnes LED présentent de multiples options connectées et sons configurables de différentes manières :

- différents modules d'éclairage (façade, balisage, en top, spots...),
- configurations multiples (nombre, orientation, mixte, hauteurs, couleurs, graduation d'éclairage),
- options (caméras, haut-parleurs, appels d'urgence, WIFI, stations



Vers une ville durable, partagée et innovante Navette autonome

La navette autonome, système aujourd'hui en cours d'expérimentation sur de nombreux sites en France (Caen, Crest-Val de Drôme, Nice, Nantes-Aéroport, Lyon, La Défense, etc.), est un enjeu de taille pour la ville. Cette navette, 100% électrique, n'est pas complètement autonome car nécessite, selon les réglementations en vigueur, la présence d'un opérateur à bord.

Elle présente pourtant de nombreux avantages :

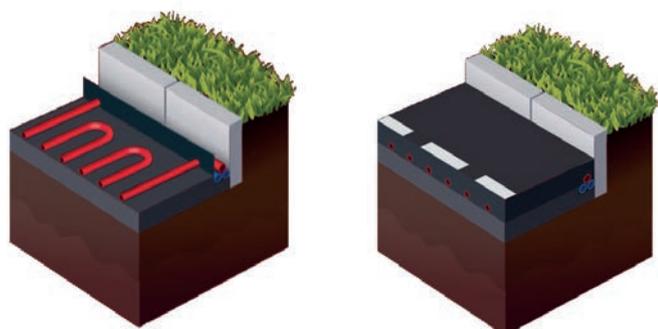
- réduction des émissions de CO2 par son fonctionnement électrique,
- rechargement autonome à l'arrêt, par exemple par des ombrières photovoltaïques,
- mode de circulation doux, limitant la congestion, par une capacité de 15 personnes,
- à l'instar des bus, régulation du trafic par son positionnement sur la chaussée.

Du remblai routier à la Promenade de mer

Vers une ville durable, partagée et innovante



Les chaussées sont aujourd'hui source d'énergie et peuvent être également facteurs prépondérants d'économie d'énergie, de gain de confort (moins de bruit) et objets d'attention particulière en matière de sécurité et d'environnement.



Vers une ville durable, partagée et innovante

Chaussée intelligente et productrice d'énergie

(1) Chaussée thermique

Il est possible de capter l'énergie solaire dans la chaussée, pour produire par exemple de l'eau chaude (et réduire par conséquent la consommation d'électricité) ; cette innovation est particulièrement intéressante pour alimenter les douches de plage.

Le principe repose sur l'installation, sous le revêtement donc en toute discrétion, d'échangeurs thermiques, qui capturent l'énergie solaire (rayonnement), la stockent et la restituent grâce à des pompes à chaleur. Ce système est également intéressant en été, pour refroidir la chaussée et contribuer à résorber les îlots de chaleur

urbains grâce au captage de chaleur en surface.

(2) Chaussée photovoltaïque

L'intégration aux revêtements de trottoirs ou de pistes cyclables, en toute modularité, de dalles photovoltaïques permet la production d'électricité. Cette énergie peut ensuite être restituée (via des batteries de stockage) à des mobiliers connectés, signalisation dynamique, vidéosurveillance, mobiliers de recharges, qui acquièrent leur autonomie énergétique et donc participent à réduire la consommation d'électricité.



(3) Chaussée silencieuse

Réduire le bruit sur la promenade de mer est un enjeu de taille, aussi bien pour le confort des riverains que pour la quiétude du lieu et pour écouter la mer. La mise en œuvre de revêtements dits silencieux, couplée à la limitation de vitesse à 30 km/h, a pour objectif de diviser par deux les bruits dus au roulement, participant ainsi au confort des riverains et des promeneurs.

(4) Chaussée à LED

L'intégration de dalles LED, de différentes tailles et par assemblage modulable, est la solution la plus simple à mettre en œuvre pour baliser les espaces de manière lumineuse. Ces dalles, qui peuvent être alimentées par la chaussée

photovoltaïque, sont une solution pour sécuriser et marquer particulièrement certaines traversées piétonnes, avec différentes options (programmation horaire, activation par capteurs).

(5) Chaussée piézoélectrique

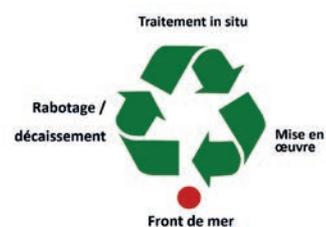
La piézo-électricité consiste à transformer un mouvement mécanique en électricité. Lors du passage des véhicules, ou des pas des piétons, l'énergie mécanique, normalement dissipée dans le sol, est transformée en électricité. Ce système est intéressant pour la production d'électricité, et par exemple pour l'alimentation des équipements divers tels que les mobiliers connectés, les panneaux dynamiques, l'éclairage, etc. Malgré une idée prometteuse et semble-t-il intéressante pour le

projet de promenade de mer, il est à noter que ce système testé en Israël et aux Etats-Unis, ne présente pas de retours d'expérience concrets. De plus, la rentabilité du système est soumise à un flux de véhicules très important.

(6) Construction bas carbone

Dans un projet comme celui de la Promenade de Mer, les produits issus de démolitions représenteront entre cinquante et cent mille mètres cubes, et l'évacuation de ces volumes ne sera possible que par plusieurs milliers d'allers-retours de poids-lourds entre le chantier et la décharge. Aussi, nous intégrons à notre réflexion le développement durable au sens du recyclage. Il existe aujourd'hui de nombreux procé-

dés de recyclage en place des matériaux : traitement en place des sols pour réutilisation en remblai ou en couche de forme (à étudier par le géotechnicien), ou traitement en place, aux liants végétaux, des fraisats d'enrobé pour remise en œuvre directe. Cette « bio-régénération » limite l'emprunte carbone, et facilitera le quotidien des riverains durant le chantier.





ÉDITO

REVALORISER NOTRE IDENTITÉ

La réhabilitation de notre promenade de mer est un enjeu vital.

L'objectif poursuivi est de **sublimer notre « ville-jardin » au bord de l'océan**. Nous voulons réinscrire cet espace dans ses fonctionnalités de circulations et d'espaces récréatifs, mais également dans son rôle d'interface entre l'océan et le secteur patrimonial de La Baule-Escoublac.

À travers cette requalification, la ville, tout en s'appuyant sur les infrastructures existantes, entend à la fois affirmer l'identité historique de cet espace tout en tenant compte de l'évolution des modes de vie,

des enjeux environnementaux, des pratiques et de la mobilité ainsi que de l'accessibilité PMR. Aujourd'hui, ces nouveaux usages favorisent davantage la qualité des espaces publics offerts aux piétons, les modes de circulation doux et la mise

à disposition de différents outils numériques connectés et innovants, dans une démarche de développement inscrit dans le temps.

Franck Louvrier

Maire de La Baule-Escoublac

Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire

Les premières études, menées depuis 2019, ont permis de définir les quatre grands objectifs du projet :



Favoriser les **mobilités douces et actives (vélo, piéton, navette électrique...)** en rééquilibrant le partage des usages ;



Créer de **nouveaux espaces de convivialité** et promouvoir une **diversité de services et d'activités** ;



Valoriser le végétal en révélant la présence de la « ville-jardin » au bord de l'océan ;



Concevoir des aménagements innovants et répondant aux défis de la transition écologique.

Ces objectifs structurants, déterminés par la Ville, guideront l'action du groupement en charge de la conception du projet.

2

Célèbre pour ses grands hôtels, son Casino, ses établissements de plage, ses maçonneries anciennes et ses grands arbres, cette esplanade qui participe de la grande histoire de la ville, sera mise en valeur avec la possibilité de nouveaux aménagements et de plantation d'arbres.

1

À proximité de la plage Benoît, cette promenade à l'origine de la création de la station balnéaire, appréciée de tous grâce à son espace entièrement piétonnisé, évoluera dans le respect ses caractéristiques. L'objectif ? Améliorer les vues vers l'océan, faciliter l'accès à la plage et créer de nouveaux espaces de pause et de contemplation.



PARTICIPEZ À LA RÉFLEXION SUR LA PROMENADE DE MER



À L'HÔTEL DE VILLE ET DANS LES MAIRIES ANNEXES

► Dossier de concertation,
► Registre,
pour nous faire part de vos contributions.



DEPUIS CHEZ VOUS

Rendez-vous sur le site du projet :

labaule-promenademer.jenparle.net

ou par mail :

promenadedemer@mairie-labaule.fr

ou par courrier à l'Hôtel de Ville.



LORS DES RENCONTRES

Durant toute la durée du projet, des réunions publiques, des ateliers et des rencontres dans l'espace public sont organisés.

3

Cette esplanade constitue le secteur le plus fréquenté et animé de toute la promenade de mer. Réorganiser les activités pour éviter la sur-concentration, faciliter l'accès la plage mais aussi vers l'intérieur de la ville, tels sont les principaux objectifs de ce secteur.

4

Véritable séquence végétale de la promenade de mer, cette esplanade sera largement végétalisée, sans perturber pour autant les vues mer depuis les logements. L'esplanade pourrait devenir un véritable lieu de rassemblement et d'animation avec la mise en place d'activités à inventer ensemble.

5

Offrant de la « vie à l'année » aux habitants, ce secteur reconnu pour son activité commerciale dynamique, notamment avenue Lajarrige, qui sera également intégrée à la réflexion. Au programme ? De nouveaux services à imaginer au niveau de l'encorbellement et un meilleur confort pour les usagers.

6

En limite de Pornichet, cette esplanade à l'architecture emblématique du front de mer, dispose d'espaces publics propices à la création d'une véritable place conviviale qui permette de réunir petits et grands. Jeux pour les enfants, kiosque... ? Réfléchissons au futur de cette esplanade.



Légende

Gare de La Baule-Escoublac
 Église Notre-Dame de La Baule
 Mairie de La Baule-Escoublac
 Casino Barrière La Baule
 Aquabaule

A Marché Central
B Place de la Victoire
C Tour Saint-Clair
D Place des Palmiers
E Immeubles en vagues



DU REMBLAI À LA PROMENADE DE MER

Le projet de requalification de la promenade de mer vise à faire de la plus belle plage d'Europe un lieu encore plus ouvert, apaisé et attractif. La Ville porte une attention particulière à la préservation des différentes ambiances des quartiers traversés. Au programme ? Plus de place pour les mobilités douces et un parcours animé, jalonné par des lieux fédérateurs, supports de nouveaux usages pour tous (habitants, touristes, professionnels...) et adapté à chaque secteur composé de 6 esplanades.

Le front de mer à La Baule-Escoublac, c'est :

5,4 km

d'espaces publics repensés

1

promenade

6

esplanades

400 000 m²

de sable fin

VILLE DE
La Baule
ESCOUBLAC