

**DU REMBLAI...**  
à la  
*Promenade  
de mer*

VILLE DE  
*La Baule*  
ESCOUBLAC

# PROMENADE DE MER - LA BAULE

Concertation



## ATELIER N°2

# AVEC LE GRAND PUBLIC

Compte-rendu de la rencontre

**JEUDI 17 FEVRIER 2021**

PHYTO LAB  
FAA  
AGENCE MAGNUM  
ARTELIA  
STUDIO VICARINI  
OASIIS  
RES PUBLICA

# INFORMATIONS GÉNÉRALES

Pour imaginer la future promenade de mer, des ateliers sont organisés aux différentes étapes d'élaboration du projet avec l'ensemble des Baulois et usagers. L'atelier n°2 constitue le second rendez-vous grand public d'une série de trois rencontres et est à l'analyse des principes d'aménagement.



## INTERVENANTS

Les élus de La Baule-Escoublac étaient présents au lancement de l'évènement pour introduire la rencontre :

- **Daniel RIVAL**, Adjointe au Maire en charge de l'aménagement de la promenade, urbanisme, habitat, travaux et patrimoine
- **Sophie MINSSART**, conseillère municipale à l'aménagement de la promenade, urbanisme, habitat, travaux et patrimoine
- **Caroline GLON**, conseillère municipale à l'aménagement de la promenade, urbanisme, habitat, travaux et patrimoine

Le groupement en charge de la conception et de la réalisation du projet était présent pour **présenter les avancées des études et de l'esquisse du projet** ainsi que pour **répondre aux questions des participants** :

- **Loïc MARESCHAL**, Phytolab, agence de paysage et d'environnement.
- **Fabien CARIDEL**, Phytolab, agence de paysage et d'environnement.
- **Florent FOLLIOU**, ARTELIA, bureau d'études techniques.

L'équipe de **Res publica**, cabinet de conseil en concertation, a animé l'ensemble des échanges et travaux en sous-groupes :

- **Ophélie DELEPINE**,
- **Dimitri REGNIER**.

Étaient également présents pour représenter les services de La Baule-Escoublac :

- Alain Doré,
- Guillaume Amiard.

## DEROULE

L'atelier a duré **3h** et réuni **140 participants**, à la **Salle des Floralies**

Il s'est déroulé selon les séquences suivantes :

### Temps 1 : Introduction par les élus en charge du projet (15 minutes)

- Remerciement et rappel de l'ambition du projet
- Rappel du cadre général de la concertation
- Présentation des objectifs de l'atelier et de l'intérêt des élus pour les suggestions

### Temps 2 : Présentation par Phytolab des avancées des études et de l'esquisse globale (65 minutes)

- Point sur les études réglementaires et techniques.
  - Les limites du Domaine Public Maritime
  - Les diagnostics réalisés :
    - Acoustique
    - Qualité de l'air
    - Faune – flore – habitat
  - Le PPRL (Plan de Prévention des Risques Littoraux)
  - Le futur Site Patrimonial Remarquable
  - L'ouvrage de soutènement du « remblai »
  - Des échanges réguliers
- L'avancement de l'esquisse :
  - La forme de l'aménagement
  - Les matériaux
  - La dimension végétale
  - Quelques sujets à approfondir
- Voir diaporama disponible sur le site : [www.labaule-promenademer.jenparle.net/](http://www.labaule-promenademer.jenparle.net/)

### Temps 3 : Temps contributif en sous-groupe (40 minutes)

#### 1) Réactions en lien avec la présentation, et identification :

- Des points forts du projet
- Des axes d'amélioration :

#### 1) Questions sur la présentation :

- Les participants ont été invités à reporter collectivement leurs questions sur le support afin de pouvoir les partager lors du temps de restitution et d'échanges.

### Temps 4 : Restitution et échanges avec la salle (60 minutes)

- Restitution par un rapporteur à chaque table volontaire
- Synthèse des contributions par Res publica
- Réactions et réponses aux questions par PHYTOLAB
- Conclusion

 <a href="#">Les 3 principaux points forts</a>	 <a href="#">Les 3 principaux axes d'amélioration</a>
---	--

## SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

De façon générale, **la majorité des participants a particulièrement apprécié les éléments présentés** par Phytolab concernant l'avancée de l'esquisse et **ont validé la majorité des intentions du projet**. Dans ce cadre, **les participants ont confirmé les intentions d'aménagements relatives à l'esthétisme de la promenade**, à son profil épuré et à la générosité de ses espaces publics. **Le choix des matériaux, des revêtements ainsi que les partis-pris en termes d'éclairage** ont également été particulièrement appréciés par les participants.

De plus, la majorité des participants ont apprécié les **adaptations de l'esquisse aux problématiques relatives à la sécurité des mobilités douces** sur la promenade de mer relevées par les Baulois lors de la phase de diagnostic. Les participants restent tout de même attentifs et proposent quelques recommandations (voir partie dédiée).

Par ailleurs, le sujet de **la végétalisation** qui était, durant la phase de diagnostic, un sujet de dissensus parmi les Baulois **a fait l'objet d'un bon accueil durant ce deuxième atelier** suite à la présentation d'images de référence par Phytolab.

Enfin, les participants ont pris le temps d'entrer dans les détails du projet afin de faire part de leurs remarques ainsi que pour poser des questions pratiques à la maîtrise d'œuvre.

## DETAILS DES CONTRIBUTIONS

Les participants ont été invités à réfléchir aux points forts et aux axes d'amélioration parmi les éléments d'avancement du projet présenté.

### DE MANIERE GLOBALE

#### L'esthétique générale de la promenade

L'esprit général du projet et **l'esthétique des aménagements** sont très appréciés par les participants : « une promenade épurée », « des espaces publics généreux », « harmonie », « ambiance » ...

En revanche, une table indique qu'elle trouve le projet surdimensionné. Une modernisation leur semblerait suffisante. Pour ces mêmes personnes la question du coût des aménagements est centrale.

Des questions sont émises sur le devenir du **garde-corps actuel** : sera-t-il préservé ou remplacé ? Qu'en est-il du muret sur lequel on peut s'asseoir ?

### **Les revêtements**

**Le choix des revêtements et des couleurs** (notamment la couleur sable), qui rappelle la continuité avec la plage, est très apprécié. Les participants s'interrogent tout de même sur certains points : les revêtements sable demandent-ils davantage d'entretien ? Sont-ils pérennes dans temps ? Les mêmes revêtements seront-ils utilisés par Pornichet ?

Si certains privilégient **les pavages** pour plusieurs raisons :

- Permettre la réalisation de travaux facilement ;
- Permettre les infiltrations d'eau ;
- Assurer une meilleure esthétique ;
- Assurer plus de sécurité avec l'arrivée des voitures électriques qui sont moins bruyantes...

D'autres demandent d'évaluer les risques pour les deux roues en cas de pluie, et d'étudier le niveau de bruit produit par le passage des voitures.

Enfin, au sujet des matériaux, des participants préconisent d'utiliser **des matériaux locaux** (de provenance française ou européenne), et des revêtements capables d'absorber la chaleur.

### **L'éclairage**

**Les partis-pris en matière d'éclairage** sont également appréciés par les participants et notamment la cohérence avec le projet de Pornichet. Parmi les éléments appréciés, on retrouve la notion de « collier de perle », la mise en scène de certains espaces et du mobilier, la lumière douce, économique, et le choix d'un dispositif respectueux de l'environnement.

**L'éclairage doit garantir la sécurité** de tous les usagers. Dans ce sens, une table demande à bien éclairer les passages piétons. Pour expliquer la notion de « collier de perle », une photo d'un éclairage de couleur a été présentée. Cette image est critiquée par certains participants pour qui, cela serait contradictoire avec la notion de simplicité et d'élégance du projet.

### **EN MATIERE DE MOBILITES**

**La répartition et l'espace donné à chaque mode** de déplacement sont appréciés des participants, et notamment l'espace donné au piéton et la largeur du trottoir prévue. Une table semble douter de **la sécurité** des aménagements, notamment des croisements entre les piétons et les cyclistes, en prenant pour exemple les aménagements de Saint-

Nazaire jugés dangereux. Dans ce sens, il est proposé d'apporter un contraste plus important entre les zones piétonnes et les zones cyclables, et de la signalétique suffisamment claire.

Les participants souhaitent que soit bien pris en compte **la saisonnalité** dans le dimensionnement du projet.

**Les personnes à mobilité réduite** (PMR) doivent également être prises en compte dans l'ensemble du projet. Les participants attendent d'ailleurs d'en savoir plus sur **les descentes de plage** en prenant en compte la diversité des usagers : piétons, PMR, chevaux, bateaux... A ce sujet, une table précise que les descentes en gradin ne sont pas favorables aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, certains participants semblent déçus que le projet ne soit pas **plus ambitieux en matière d'innovation** et en lien avec l'évolution des modes de vies attendus (par exemple, cette table critique le maintien des places de parking...)

## A vélo

Le traitement de **la piste cyclable** semble convenir à la majorité des participants du fait qu'elle ne soit pas trop linéaire et grâce à la présence de chicanes pour limiter la vitesse.

Pour bon nombre de participants, la délimitation et la distinction entre la piste cyclable et l'espace pour les piétons répondent aux **enjeux de sécurisation** énoncés lors de l'atelier n°1. En revanche, les participants s'interrogent sur les traversées dans les avenues perpendiculaires à la promenade. Une table s'inquiète du double sens de circulation de la piste cyclable pour des raisons de sécurité.

Les participants demandent à prévoir suffisamment de **parkings vélo** (et trottinette) pour la saison estivale afin d'éviter d'encombrer la promenade. Si certains souhaitent que les parking vélo soient positionnés côté mer pour plus de praticité, d'autres souhaitent qu'ils soient installés côtés immeubles afin d'éviter l'accumulation de vélos jugée peu esthétique. Une attention est également portée aux parkings pour les deux-roues motorisés.

Des participants se demandent : qui pourra emprunter les pistes cyclables ? Qu'en est-il des circulations des deux roues motorisées ou des pelotons cyclistes ?

Certains participants s'inquiètent de voir se transformer le remblai en une promenade « douce ». Dans ce cadre, ils rappellent **le caractère de liaison** entre le Pouliguen et Pornichet de l'actuel remblai. **La promenade doit donc permettre de se déplacer efficacement.**

Une table propose de doubler les pistes cyclables dans les rues parallèle à la promenade.

## En véhicule motorisé

Des participants s'interrogent sur **la largeur donnée aux véhicules motorisés**, qui leur semble peu large, notamment pour les bus et les camions (5m80, VS 4m pour les vélos).

Une table demande le maintien du **stationnement** pour éviter les reports dans les rues parallèles, et une autre de positionner les arrêts de livraison du côté des restaurants. De même, ils préconisent de faire **des arrêts minutes** tout au

long du parcours et de ne pas oublier les stationnements pour les **personnes à mobilité réduite** (PMR) ainsi que pour **les secours**. A ce sujet, des personnes s'interrogent sur le passage des services de secours l'été en cas de congestion.

Si certains participants souhaitent rendre plus étroit **le trottoir côté immeuble** pour gagner de la place côté mer, d'autres demandent que l'espace actuel soit maintenu pour garder les voitures à distance. Par ailleurs, d'autres suggèrent que la voie de circulation ne soit pas aussi rectiligne.

**L'aménagement des carrefours** est globalement apprécié. Toutefois, quelques remarques sont émises :

- Garantir les changements de directions ;
- Ne pas faire des carrefours trop grands (comme celui de la Place de la Victoire) ;
- Mettre en place des souterrains pour permettre aux piétons de traverser sereinement et ne pas ralentir le trafic.

Certains félicitent la disparition des **feux de signalisation** qui permettra de fluidifier la circulation et de la rendre moins bruyante. Tandis que d'autres pensent que les feux sont utiles pour éviter la congestion liée aux passages fréquents des piétons.

Certains participants, demandent de compléter les aménagements par la mise en place d'une **limitation à 30km/heure**, qui permettrait notamment de s'assurer d'une baisse du niveau du bruit. Au même titre, des participants demandent des contrôles de **décibels des deux-roues** pour limiter les nuisances sonores vécues actuellement.

Des participants souhaitent que soit précisé le traitement des **artères perpendiculaires** au remblai. Certains indiquent que mettre l'avenue de la Duchesse Anne en impasse, va sans doute surcharger les sorties des garages des immeubles en vague situées avenue des Topazes.

### **En transport collectif**

Des participants indiquent de mieux traiter le collectif : **la navette, les transports en commun, le petit train**, qui leur semblent absent des réflexions ; et d'essayer au maximum de ne pas entraver la circulation lors des arrêts.

Des participants se demandent si le **petit train** sera maintenu et si celui-ci a bien été pris en compte dans l'élaboration du projet ?

Enfin, des participants demandent à veiller à la sécurité des **descentes de bus** vis-à-vis de la piste cyclable.

### **EN MATIERE D'USAGES DE L'ESPACE PUBLIC**

Les participants ont émis plusieurs suggestions concernant les usages de l'espace public :

- Prévoir des facilités pour l'organisation **des grandes manifestations** sur la promenade ou sur la plage.
- Choisir du **moblier confortable** sans sacrifier l'esthétique.
- Aménager suffisamment de **bancs** (avec des dossiers).

A ce sujet, les participants notent qu'à présent les piétons passent devant les bancs, cette option ne convient pas à certains d'entre eux.

- Prévoir des espaces pour accueillir des **kiosques**.
- Penser aux **usagers des sports nautiques** et à leur accès à la plage.
- Prévoir des **casiers et des vestiaires** pour les surfeurs et ceux qui pratiquent le long-côte.
- Prévoir des **toilettes accessibles toute l'année**.
- Bien traiter la partie sous l'**encorbellement** qui mérite une attention particulière.

## **EN MATIERE DE VEGETALISATION**

Les perspectives de la promenade intégrant de la **végétalisation** ont été très majoritairement bien accueillies. Les différents scénarii présentés remportent des adeptes en fonction de sensibilités (certains demandent de la couleur, de la variété, des essences locales...). Le scénario n°1 est cité comme préférentiel par plusieurs tables.

Toutefois, plusieurs participants sont vigilants à ce que les futurs arbres n'occulent pas la vue. Pour **ne pas créer un écran végétal**, les participants demandent de faire attention au choix des espèces et proposent de varier les hauteurs. Certains préconisent des arbres hauts - des pins parasols ou des palmiers - et d'autres des arbres bas. Une attention particulière est portée aux racines. Des participants demandent que les mêmes photomontages soient réalisés depuis un R+2 par exemple.

Pour **les parterres**, des participants proposent de planter des graminées, tandis qu'une table propose des pelouses plutôt que des arbustes, trouvant cela plus « propre ».

Des participants proposent de disposer de la végétation au centre des **carrefours**, et d'autres de dégager les vues au niveau des intersections : carrefours, passage piéton...

Certains propose d'utiliser la végétalisation **sur la plage** pour délimiter l'espace des établissements de plage, tandis que d'autres s'interrogent sur la présence d'arbres avec les marées.

## **Réactions et réponses aux questions par PHYTOLAB**

En réaction aux restitutions et aux questions posées par les participants, Loïc Mareschal, Directeur de projet chez PHYTOLAB, a pu compléter et préciser certains éléments :

### **DE MANIERE GLOBALE**

- Concernant **les matériaux** : les pavés ont beaucoup d'avantages parce qu'on peut les poser, reposer comme on le souhaite, ce sont des matériaux très qualitatifs mais ils sont également très coûteux. Actuellement, l'idée est de positionner des pavages sur les transversales importantes. Pour précision : il y a assez peu de réseaux (téléphonique, en eau, gaz ou électricité) sur la promenade donc il y a peu de risque d'avoir des travaux sur les voiries par la suite.



- La nécessité de **contraste dans les matériaux et dans les couleurs des revêtements** pour les espaces dédiés aux piétons et aux vélos, qui a été beaucoup évoquée dans les restitutions des participants, est un point important selon la maîtrise d'œuvre. Toutefois, il y a également la nécessité de rester dans une ambiance colorimétrique d'ensemble harmonieuse et qualitative (élément également relevé par plusieurs tables lors des restitutions). Loïc Mareschal précise qu'il y a un bon équilibre à trouver. Il précise, l'obligation réglementaire de créer une démarcation entre la piste vélo et piéton afin d'être détectée par les personnes malvoyantes.
- Concernant **l'acoustique du revêtement** : il y a actuellement un travail important avec les services de la Ville pour trouver un revêtement qui entraîne le moins de pollution sonore possible. Pour précision : jusqu'à une certaine vitesse, c'est le moteur des véhicules qui crée du bruit, les frottements entre les roues et le bitume n'entraîne une véritable pollution sonore qu'à partir de 70km/h. Donc l'effet du revêtement sur la promenade de mer sera important mais pas décisif d'autant que le passage progressif aux véhicules électriques devrait modifier considérablement l'acoustique urbaine dans les années à venir.
- Concernant **le garde-corps** : c'est un élément en cours de réflexion parce que cet aménagement sera très lié avec les aménagements qui seront effectués lors de la première phase dans le cadre de l'encorbellement. Si d'un point de vue réglementaire, les travaux sur l'encorbellement imposent l'aménagement d'un garde-corps, il sera prolongé sur la promenade. Dans le cas contraire, le prolongement du muret existant notamment sur le secteur du Casino, sera privilégié.

## **EN MATIERE DE MOBILITE**

- Concernant **la largeur des trottoirs du côté des habitations**, celle-ci est variable tout au long de la promenade. La largeur réglementaire minimale d'un trottoir est de 1m40. L'équipe de MOE n'a pas voulu rapprocher trop le stationnement des habitations mais il est vrai que dans certains secteurs, la largeur de ce trottoir pourrait être réduite afin d'y aménager des stationnements dédiés aux vélos par exemple.
- Concernant la question des **descentes de plage**, il s'agit d'un point qui doit être approfondi par l'équipe de maîtrise d'ouvrage et qui sera plus particulièrement travaillé au printemps.
- Des **stationnements vélos** sont prévus, notamment près des accès à la plage. La question du dimensionnement est primordiale, des vélos il y en aura de plus en plus dans les années à venir, le groupement est donc attentif à ce sujet... Toutefois, il s'agit de ne pas encombrer la promenade toute l'année avec des séries d'appui-vélo vides. L'une des solutions peut être **la saisonnalité des aménagements** : avec des espaces réservés à des appuis-vélos amovibles installés durant l'été uniquement.
- Concernant **la transversalité des circulation vélos**, c'est-à-dire la possibilité de connecter la piste cyclable et les passes, le travail doit être approfondi.
- Vis-à-vis de **la largeur de la voie motorisée par rapport à celle des vélos** : d'une part, une voirie classique qui permet à 2 bus de se croiser fait entre 5m50 et 6m. Pour ce projet, le choix a été fait de faire une voie de 5m60

auxquels on a ajouté 60cm pour démarquer les deux voies de circulation ce qui fait une voirie de 6m40 de large. D'autre part, une piste cyclable bidirectionnelle réglementaire doit faire 3m. Dans la plupart des agglomérations, les axes vélos font 4m. C'est également le choix qui a été fait pour la promenade à la suite d'échanges avec les techniciens de la ville de La Baule. Il y a parfois des rétrécissements à 3m50 de large sur certains secteurs contraints.

- Concernant la possibilité pour **les vélos de rouler sur la route** : il n'y a aucune obligation pour les vélos de rouler sur la piste cyclable, ils sont autorisés à rouler sur la route. Dans ce sens, les cyclistes sportifs iront probablement sur la chaussée.
- Concernant le **bruit des véhicules motorisés** : il existe des radars pour mesurer le bruit, mais il ne s'agit pas d'un élément du projet, il s'agit plutôt d'une problématique de police.
- Concernant la **limitation à 30km/h** : la volonté des élus et des services de la municipalité de La Baule n'est pas de limiter la circulation à 30km/h sur toute la promenade mais au moins sur les secteurs de transversalité les plus importants, à savoir par exemple les avenues Lajarrige et De Gaulle. Du fait de la circulation importante en période estivale, cette limitation existe de fait. Dans ce cadre, les voitures roulent aux alentours de 30km/h. Le fait de ne pas imposer de véritable limitation permet de garder une certaine fluidité dans la circulation.
- Concernant la **rectitude de la promenade de mer** : un premier scénario a été tenté avec une piste cyclable dessinée avec des effets de courbe afin d'apporter une forme de souplesse à l'aménagement malgré la forme très droite de la promenade. Mais la largeur entre la plage et la limite de la chaussée empêche de créer de véritables courbes. In fine cette idée de souplesse créait en fait une forme de « spaghetti » peu convaincante. L'idée d'intégrer des courbes à la piste cyclable n'a donc finalement pas été retenue.
- Concernant les **aménagements des carrefours** : ceux qui devront être démarqués par des arrêts (des stops, des feux tricolores, des plateaux surélevés, etc.) n'ont à ce stade pas encore été déterminés, il s'agit d'un travail en cours.
- Concernant les **transports en commun** : l'équipe de maîtrise d'œuvre a commencé à positionner des lieux privilégiés pour les arrêts. Les réflexions en cours actuellement ne se portent pas tellement sur la nature du matériel roulant mais sur la fréquence de ces transports, sur leurs circuits (simple aller-retour sur la promenade ou inclusion d'arrêts stratégiques comme la gare, etc.).
- Concernant les **arrêts-minute pour les livraisons** : l'idée actuellement est de ne pas positionner un arrêt-minute par commerce mais d'en mutualiser pour limiter leur emprise sur la promenade.
- Concernant le **platelage sur la plage** : c'est une idée qui intéresse beaucoup l'équipe de maîtrise d'œuvre car le fait de pouvoir relier deux descentes de plage par une circulation haute ou par des gradins serait très intéressant. Ce type d'aménagement s'inscrit pleinement dans la volonté de La Baule de créer un projet à horizon 30-40 ans, de créer un projet qui permette de pratiquer les espaces publics de manière totalement différente.

Toutefois, cela est encore à l'état de réflexion d'autant que la limite du domaine public maritime et le fait que la plage soit gérée par Véolia entraînent des contraintes pour ce type de projet.

### **EN MATIERE D'USAGES DE L'ESPACE PUBLIC**

- Concernant le **positionnement des bancs** (devant ou derrière l'espace de promenade piétonne) : l'idée est pour l'instant de positionner les bancs en retrait de la promenade piétonne pour libérer l'espace.
- Concernant les **sanitaires publics sur la promenade** : ce sont des aménagements qu'il faut intégrer mais en trouvant l'équilibre avec la nécessité d'épurer la promenade, de créer des panoramas, des vues sur la mer, ça pose aussi la question des résidents qui ne souhaiteraient pas avoir des sanitaires devant chez eux.
- Concernant la mise en place d'espace de **jeux pour les enfants** : la question des équipements sportifs ou dédiés aux enfants se pose parce que ce sont des équipements qui consomment beaucoup d'espace. Or la promenade de mer est un aménagement linéaire qui n'offre pas la possibilité d'installer de très grands équipements. Si ce type d'équipement devait être installé sur la promenade ce serait des petits équipements

### **EN MATIERE DE VEGETALISATION**

- Concernant les **essences d'arbres locales**, l'équipe de maîtrise d'œuvre partage pleinement la volonté des participants d'intégrer à la promenade de mer des essences d'arbres locales.

\*\*\*