

PRÉFECTURE DE LA LOIRE ATLANTIQUE

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

- ENQUÊTE UNIQUE PRÉALABLE :**
- à la concession d'utilisation du domaine public maritime
en-dehors des ports**
 - à la délivrance du permis d'aménager**
(du 11 octobre au 10 novembre 2023)

**RAPPORT D'ENQUÊTE
AVIS ET CONCLUSIONS**

**M. Christian KESSLER
Commissaire-enquêteur**

PARTIE 1 - RAPPORT

1.1 - GÉNÉRALITÉS	page 4
1.1.1 - Contexte et objet de l'enquête	
1.1.3 - Cadre législatif et réglementaire	
1.2 - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	page 5
1.2.1 - Désignation du commissaire-enquêteur	
1.2.2 - Réunions préparatoires avant le début de l'enquête	
1.2.3 - Calendrier des permanences	
1.2.4 - Publicité de l'enquête	
1.3 - RÉSUMÉ DES PIÈCES ESSENTIELLES DU DOSSIER	page 6
1.3.1 - La demande de permis d'aménager	
1.3.2 - La demande de concession d'utilisation du domaine public maritime	
1.3.3 - L'étude d'impact	
1.4 - AVIS OBLIGATOIRES DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES	page 19
1.5 - DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	page 20
1.5.1 - Permanences du commissaire-enquêteur	
1.5.2 - Recueil et résumé des observations du public	
1.6 - THÉMATIQUES PRINCIPALES LIÉES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC	page 29
1.6.1 - Les liaisons douces et la sécurité	
1.6.2 - Le mobilier urbain	
1.6.3 - La circulation et le bruit	
1.6.4 - L'éclairage public	
1.6.5 - La végétation et le paysage	
1.6.6 - Les « passes » de Gaulle et Lajarrige	
1.6.7 - La plage et les locaux commerciaux	
1.6.8 - Le coût de l'opération	
1.6.9 - Le mur de soutènement et les risques de submersion	
1.6.10 - Les aspects environnementaux, le bilan carbone et les mesures de compensation	
1.6.11 - Observations diverses	

PARTIE 2 - AVIS ET CONCLUSIONS

2.1 - RAPPEL DU CONTEXTE	page 47
2.2 - RÉSUMÉ DU DOSSIER D'ENQUÊTE	page 47
2.2.1 - La demande de permis d'aménager	
2.2.2 - La demande de concession d'utilisation du DPM	
2.2.3 - Le bilan de la concertation	
2.2.4 - L'étude d'impact	
2.3 - LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	page 52
2.4 - AVIS MOTIVÉ ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	page 53
2.4.1 - Au titre de la demande de concession d'utilisation du DPM	
2.4.2 - Au titre du permis d'aménager	

PARTIE 1 - RAPPORT D'ENQUÊTE

1.1 - GÉNÉRALITÉS

1.1.1 - Contexte et objet de l'enquête

La renommée de la ville de La Baule-Escoublac contraste assez singulièrement avec les aspects obsolètes et dégradés de ce qu'il est convenu d'appeler « le remblai ». La municipalité entend donc mener, et ce depuis 2016, une requalification de cet espace emblématique afin d'en faire selon les termes de ce projet ambitieux une « Promenade de mer ».

Ce projet a été conduit en lien avec la ville riveraine de Pornichet, qu'une partie de la baie intéresse au même titre, ce qui a permis d'imaginer des lignes directrices communes.

Compte tenu du linéaire important de cette future Promenade sur la commune de La Baule-Escoublac et du coût financier d'une telle opération, la municipalité a opté pour une réalisation en 4 tranches, de 2024 à 2034.

Les esquisses d'aménagement ont toutefois bien sûr porté sur l'ensemble du linéaire et ont fait l'objet d'une étude d'impact, jointe au dossier d'enquête.

L'aménagement de la tranche 1 est concerné par deux procédures :

- un dossier de demande de Permis d'Aménager, depuis la limite de la commune de Pornichet, sur un linéaire de 1,4 km, jusqu'au droit de l'avenue Saint-Saëns, pour un démarrage des travaux prévu en mars 2024.

- un dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime (DPM), le confortement des ouvrages de défense contre la mer (le remblai actuel) nécessitant une reconstruction quasi-totale sur cette portion du remblai actuel, une partie de celle-ci étant réalisée sur le domaine public maritime.

Ce sont donc ces deux dossiers complémentaires, la demande de Permis d'Aménager et le demande de Concession d'utilisation du DPM qui font l'objet de cette enquête publique unique.

1.1.2 - Cadre législatif et réglementaire

En amont à la réalisation du présent dossier, le projet a été soumis à un processus de concertation préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Les étapes de cette concertation achevée en septembre 2022, sont présentées plus avant dans la partie 3 (résumé des pièces essentielles du dossier d'enquête publique unique).

Des diagnostics environnementaux ont été conduits dans le même temps, ce dès l'été 2021 : inventaires faune-flore, mesures de bruits et de la qualité de l'air, comptages routiers, notamment.

Le 6 octobre 2021, la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) indiquait, compte tenu de la complexité du projet, l'obligation de réaliser une évaluation environnementale sur l'ensemble du remblai. Une étude d'impact a ainsi été conduite en application du code de l'environnement, sur la base d'une esquisse générale réalisée sur l'ensemble du front de mer baulois.

Au regard de son ampleur, le projet de réalisation de la première tranche de travaux, établi sur la base d'un avant-projet, a également nécessité, suivant le code de l'environnement, la demande d'un permis d'aménager, dont l'instruction est en cours.

Ce projet entraîne par ailleurs une demande de concession d'utilisation du domaine public maritime et traite du confortement d'ouvrages de défense contre la mer et du maintien du trait de côte, ainsi que des descentes de plage. La réalisation d'un dossier spécifique a donc ainsi été constitué en application du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Ces deux dossiers (permis d'aménager et demande de concession d'utilisation du DPM) sont donc conjointement soumis à une enquête publique unique préalable.

Cette enquête publique unique, régie par le code de l'environnement, a fait l'objet d'un arrêté du Préfet portant ouverture, le 19/09/2023.

Cet arrêté rappelle :

- la délibération du conseil municipal du 30/09/2022, approuvant le bilan de la concertation préalable au projet de requalification de la Promenade de mer,
- la délibération du conseil municipal du 25/08/2023, approuvant le dossier d'enquête publique unique et sollicitant l'ouverture de celle-ci,
- le courrier du maire du 26/06/2023 à la Préfecture, approuvant le dossier et sollicitant l'organisation d'une enquête publique.

Il est également rappelé dans cet arrêté :

- la publicité faite dans les journaux « Presse Océan » et « l'Echo de la Presqu'île », relative à la demande de concession du domaine public maritime,
- la décision prise par la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) des Pays de la Loire le 1/08/2023 portant sur le projet d'aménagement de la Promenade de mer et informant d'une absence d'avis sur ce dossier par ce service, suite à la saisine de la commune,
- les avis conformes ou conformes favorables suivant les services des différentes administrations consultées, notamment celui du Préfet Maritime et celui de la DDTM (Direction Départementale du Territoire et de la Mer), relatif à une dépendance du DPM destinée au confortement des ouvrages de défense contre la mer et l'accès aux plages,
- le projet de convention de concession d'utilisation du DPM entre l'état et la commune pour la conduite de ce projet,
- la décision désignant un commissaire-enquêteur le 17/08/2023 pour cette enquête publique unique.

L'arrêté stipule enfin que le projet est soumis à étude d'impact ainsi qu'aux dispositions du code de l'urbanisme.

1.2 - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

1.2.1 - Désignation du commissaire-enquêteur

Après la délibération de la commune de La Baule-Escoublac sollicitant le Préfet pour l'ouverture d'une enquête publique unique liée au projet d'aménagement de la Promenade de mer, le Tribunal Administratif, sur demande de la Préfecture, désignait M. Christian KESSLER en qualité de commissaire-enquêteur, le 17 août 2023 (décision n° E23000166/44).

1.2.2 - Réunions préparatoires avant le début de l'enquête

Deux réunions se sont tenues, en amont de l'enquête publique :

- en visio-conférence, le 7/09/2023, avec madame Sarah Vaillant (Cheffe du pôle LES et DUP du Bureau des procédures environnementales et foncières de la Préfecture de Nantes) et madame Véronique Piguet-Gourhand (directrice de l'urbanisme et des affaires foncières de la ville de La Baule-Escoublac)

Cette réunion avait pour but essentiel de peaufiner les éléments constitutifs du dossier d'enquête publique et d'en définir le calendrier, avec notamment la détermination des permanences du commissaire-enquêteur.

- en mairie de La Baule-Escoublac, avec monsieur Alain Doré, directeur des services techniques de la Ville et madame Piguet-Gourhand. Cet entretien a permis d'explicitier certains aspects techniques du dossier.

Cette entrevue s'est poursuivie par une visite sur les lieux et plus particulièrement sur la partie du remblai construit en encorbellement et sur le site du croisement de la rue Lajarrige avec la future Promenade de mer.

Il a également été rappelé lors de cette réunion les étapes de l'enquête publique : tenue des permanences du commissaire-enquêteur en mairie principale, remise du futur procès-verbal de synthèse des observations recueillies et réception du mémoire en réponse de la commune à ce procès-verbal.

1.2.3 - Calendrier des permanences

Le calendrier des permanences a été organisé comme suit, en lien avec les services de la Préfecture et de la Ville de La Baule-Escoublac :

- le mercredi 11 octobre, de 9 h à 12 h
- le samedi 21 octobre 9 h à 12 h
- le jeudi 26 octobre de 14 h à 17 h
- le jeudi 2 novembre de 9 h à 12 h
- le vendredi 10 novembre de 14 h à 17 h

1.2.4 - Publicité de l'enquête publique

Par voie de presse

L'avis d'enquête publique unique a paru dans la rubrique des « Annonces légales - Avis administratifs » des journaux Presse Océan et l'Echo de la Presqu'île le 22 septembre 2023 (première insertion) et le 12 octobre 2023 (seconde insertion).

Par voie d'affichage

Un affichage de l'avis d'enquête unique a été réalisé tout au long du projet de réaménagement de la Promenade de mer, avec un net renforcement des affichages sur la première tranche. Des avis d'enquête ont également été affichés à l'hôtel de ville ainsi que dans les trois mairies annexes du Guézy, d'Escoublac et de Lajarrige.

Des affichages extérieurs au site concerné ont aussi été réalisés à la gare, sur la place de la Victoire, à la bibliothèque municipale, au palais des congrès Atlantia, sur l'esplanade de la villa Motureau, sur l'espace public proche du casino Barrière, et en entrée de ville (Pont de Chevrel et échangeur d'Escoublac).

Cet affichage a été contrôlé par les services de la commune durant l'enquête et par le commissaire-enquêteur.

Sur des sites internet

Une publication de l'avis d'enquête a été réalisée sur les sites internet de la Préfecture et de la commune de La Baule-Escoublac.

1.3 - RÉSUMÉ DES PIÈCES ESSENTIELLES DU DOSSIER

Les documents établis par la commune de La Baule-Escoublac, maître d'ouvrage, et la maîtrise d'œuvre de cette opération sont relativement complexes, dans la mesure où ils concernent deux procédures administratives distinctes, réunies au sein d'un dossier unique d'enquête publique.

Il est à noter la rédaction d'une note non technique, de présentation générale, dont le mérite est de rendre en 14 pages, une vision très claire et explicite du projet d'aménagement de la future Promenade de mer.

Quatre volumes composent le dossier soumis à enquête :

- les volumes 1-4 et 3.4, consacrés au permis d'aménager et à la demande de concession d'utilisation du DPM
- les deux volumes 2-4, relatif à l'étude d'impact liée au permis d'aménager et 3-4, reprenant cette même étude d'impact, liée cette fois à la demande de concession d'utilisation du DPM.

1.3-1 La demande de permis d'aménager

La concertation

En amont du dossier de demande de permis d'aménager, conformément à l'article L103-2 du code de l'urbanisme qui en fait un préalable, la Ville de La Baule a décidé de mener une large concertation, avec trois étapes :

- un premier temps consacré à la définition d'un diagnostic partagé avec les habitants,
- un second temps lié à l'élaboration par l'équipe de maîtrise d'œuvre de différents scénarios d'aménagement,
- enfin, une dernière phase, dite de restitution.

Ce travail, conduit sous l'égide de la ville de La Baule-Escoublac, a été réalisé avec le concours de l'équipe de maîtrise d'œuvre, rassemblant des prestataires en matière d'urbanisme, de paysage, d'architecture et des bureaux d'études spécialisés (études acoustiques, géotechniques, études d'éclairage ...).

Durant toute la phase de concertation, le public a pu s'informer et participer à travers un site communal créé à cet effet, par courrier, via un registre papier déposé en mairie principale et dans les mairies annexes, après consultation d'un dossier explicatif et aussi lors de rencontres et réunions spécifiques.

Un premier temps fort a consisté en une réunion publique d'information le 5 août 2021, avec l'énoncé des objectifs d'aménagement et la présentation de l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Une étape a ensuite été conduite afin de partager un même diagnostic en associant à la discussion les élus concernés par l'urbanisme, des acteurs associatifs et économiques (commerçants notamment et établissements de plage).

Ce travail de communication a été complété par un dossier de présentation du contexte, une lettre distribuée à l'ensemble des baulois, et deux rencontres dites de proximité, sur les deux marchés en octobre 2021.

Enfin, deux ateliers participatifs ont regroupé un panel de 130 personnes et un ensemble de professionnels plus spécifiquement intéressés.

Un registre de participation en ligne a aussi été mis en place.

L'analyse des principes d'aménagement qui constituait la seconde étape de la concertation a permis la tenue, en février et mars 2022, des deux ateliers participatifs déjà rencontrés et de recueillir leurs observations et propositions. Deux autres ateliers en direction du conseil municipal des jeunes et une rencontre avec des lycéens sont venus apporter un regard particulier sur ce projet.

Le registre de participation est bien sûr resté ouvert durant cette seconde étape.

La restitution du projet élaboré, troisième phase du processus de concertation, a démarré par une présentation du projet aux membres des ateliers déjà réunis, le 27 juin 2022, suivie d'une exposition des travaux en mairie centrale à partir de juillet 2022.

Dans le prolongement d'une seconde lettre mise à disposition des baulois, une réunion publique de restitution, disponible en vidéo, s'est enfin tenue le 4 août 2022 au palais des Congrès en présence de 900 personnes.

La notice descriptive

L'état initial

La notice descriptive présente l'état initial du terrain et de ses abords.

La baie du Pouliguen s'inscrit au sein d'un ensemble géographique marqué par des entités remarquables : le front de mer de 7 km sur les deux communes de La Baule-Escoublac et Pornichet, la double proximité de la Brière et des marais salants, les forêts littorales, les pointes rocheuses, le passé balnéaire marqué successivement par les villas puis l'essor du tourisme de masse.

Le rappel de l'histoire singulière de cette baie retrace les grandes étapes de la formation urbaine qui sont la fixation des dunes au début du 19^{ème} siècle, le démarrage du processus d'urbanisation sur Le Pouliguen vers 1860, puis les premières villas et la construction du remblai-promenade d'Escoublac-La Bôle dans les années 1880, dans le même temps que l'arrivée du train.

Un développement important est désormais lancé, avec dans les années 1930 la création du boulevard de mer, dénommé « remblai ». Enfin, le tournant des années 60 marque une profonde transformation avec l'érection d'un front d'immeubles en lieu et place des anciennes villas.

Si le « remblai » de La Baule-Escoublac constitue une part de l'image de la cité balnéaire, il reste avant tout une voie de circulation (ancienne route départementale) permettant d'irriguer l'intérieur de la ville. La prédominance des voies routières a finalement assez peu diminué avec le temps, avec des emprises de trottoirs qui n'ont pas évolué depuis 70 ans. Seule la création de pistes cyclables par des marquages au sol et l'interposition d'une bande plantée entre les deux voies de circulation sont venues quelque peu modifier le profil de cette emprise large de 24 m.

D'une manière générale, le caractère inchangé depuis de nombreuses décennies de ce « remblai », son caractère très routier et l'absence de travaux de modernisation ont contribué à forger une image désuète et obsolète de ce front de mer pourtant renommé.

Quant au « remblai » en tant qu'ouvrage de défense contre la mer, on ne peut que constater son état très médiocre entraînant une forme de dangerosité. Plusieurs diagnostics ont été réalisés sur les deux types d'ouvrage de défense présents sur le site, les ouvrages de type « mur-poids » et les parties en encorbellement présentant une longueur de surplomb de la plage de plus de 3 mètres.

Les ouvrages de type « mur-poids » présentent quelques défaillances, mais restent globalement en bon état. Les autres ouvrages, créés dans les années 1920 et coiffés dans les années 60 d'un encorbellement, ne peuvent aujourd'hui assurer correctement leur rôle de défense contre la mer : éclatement et fissurations des bétons, corrosion des armatures et des joints goujon, appuis défectueux et pertes de masses.

Les diagnostics réalisés entre 2000 et 2021 indiquent que, compte tenu du travail de sape de l'environnement marin, il devient nécessaire de reconstruire totalement ces ouvrages avec encorbellement.

Sur un plan plus large, le diagnostic réalisé sur le plan urbain montre que le « remblai » constitue une démarcation entre la plage et la ville, une frontière que vient accentuer la présence d'un front bâti lui-même en rupture avec l'image de la ville-jardin qui fait la renommée de La Baule-Escoublac. Il est à noter que le seul espace ayant échappé à cette démarcation est la plage Benoit, au nord-ouest de la baie.

Le repérage des plantations montre également une certaine hétérogénéité entre les différents tronçons du « remblai », avec un nombre d'arbres important sur les esplanades Benoit et Barrière (sur environ 1,6 km) et un aspect essentiellement minéral sur les 3,9 km restants du boulevard de la mer.

L'aménagement projeté sur l'ensemble de la baie

En lien avec le diagnostic sur l'état initial du site, les bureaux d'études énoncent dans le dossier les principes fondateurs de ce projet de réaménagement de la Promenade de mer en lieu et place du vieux « remblai ». Il s'agit à la fois de révéler la géographie et l'histoire des lieux et de retrouver une perméabilité entre la plage et la ville, perméabilité mise à mal par l'aspect brutal du remblai et du front d'immeubles construits en front de mer.

Le projet s'appuie donc sur quelques principes majeurs :

- éloigner les voitures de la plage,
- créer de larges espaces dédiés à la promenade,
- construire un paysage évocateur de la ville de La Baule-Escoublac,
- mettre en valeur la baie en tant que telle, mais aussi les rues transversales et la profondeur boisée de la ville

Deux axes de composition sont ainsi évoqués, l'un qui vise à conforter les usages de la future Promenade et son attractivité, l'autre qui s'attache à offrir un parcours rythmé et séquencé, par des aménagements ponctuels au droit des grandes transversales, dénommées « passes » dans le projet, au nombre de 4,

Cette recomposition urbaine a ainsi trois objectifs principaux : améliorer les mobilités douces, créer des espaces de convivialité au droit des « passes » et valoriser le végétal en référence à la ville-jardin de la ville de La Baule.

La modification du profil actuel (large de 23 à 25 mètres) fait donc la part belle à la déambulation le long de la plage en tant que telle (13,60 m en moyenne, à comparer aux 4 m actuels), en y insérant une piste cyclable en site propre de 4 m. Cette modification induit une très nette diminution de la voirie automobile et une offre de stationnement légèrement amoindrie. Cette nouvelle configuration permet des traversées plus aisées, traitées en plateaux sur les lieux stratégiques dénommés « passes ».

La future Promenade est d'ores et déjà préfigurée dans la partie récemment aménagée sur la ville de Pornichet, même si une plus grande part est toutefois concédée au stationnement. Il est utile de rappeler que les deux communes de La Baule et Pornichet ont initié un projet commun en 2019, de façon à établir une cohérence le long de cette longue plage avec la volonté d'harmoniser les palettes minérales et végétales ainsi que le type d'éclairage notamment.

L'aménagement de la tranche 1, objet du permis d'aménager

L'avant-projet reprend les lignes définies au stade de l'esquisse et viennent l'enrichir par une définition précise des matériaux envisagés dans la perspective d'un traitement général de couleur claire.

Sont donc retenus la pierre de granit de couleur beige pour les pierres de couronnement du muret de la Promenade et les différentes bordures délimitant la voirie, les stationnements et les espaces plantés, du béton bouchardé de teinte sable jaune pour les parties piétonnes et de teinte plus soutenue, dans les ocres, pour les parties cyclables.

Sont également employés des enrobés hydro-décapés pour les espaces de circulation et de stationnement. Enfin, des pavages et des dallages en granit beige compléteront la palette choisie sur les espaces élargis tels l'esplanade de la « passe » Lajarrige par exemple.

Sur le plan fonctionnel, le projet prend en compte sans grandes modifications les lignes de transports en commun existants ainsi que celui du petit train touristique.

La dimension paysagère du projet, conduite par l'agence Phytolab, est un point déterminant quant à la philosophie du projet. Il s'agissait en effet de décliner une composition végétale visant à faire le lien entre la forêt habitée de La Baule-Escoublac, les futurs espaces publics largement arborés (espace Lajarrige, Promenade) et la plage (insertion en limite haute d'un cordon végétal d'inspiration dunaire).

Une étude spécifique a également été menée sur le plan de l'éclairage, avec le double objectif d'épouser la ligne majestueuse de la baie et de répondre à tous les usages. C'est ainsi qu'a été définie la conception d'un mât de 9 m de hauteur suivant un pas de 30 m. Le dispositif étudié avec soin permet d'assurer l'éclairage des parties circulées par les voitures côté immeubles et pour les piétons et vélos, côté Promenade.

Le projet d'aménagement de la tranche 1 a aussi pour ambition de définir les mobiliers à décliner sur l'ensemble des 5 km à l'horizon 2034. C'est ainsi que la prise en compte de la chaleur de l'été se retrouve dans le choix de matériaux clairs et dans la création d'ombrières. Deux de celles-ci, de 22 m sur 5, sont d'ores et déjà prévues en tranche 1, sur l'esplanade Lajarrige. Ces ombrières constituées

de lamelles en inox sont dessinées avec finesse, les 4 poteaux doubles cadrant le paysage marin. Ce travail de détail intéresse également les bancs en acier et bois, ainsi que les estrades multifonctions.

Côté plage, dans le contexte de la reprise générale des ouvrages en encorbellement, nécessitée par leur état de vétusté, un nouveau plan des descentes de plages a été élaboré, avec la reconstruction de 6 des 8 accès actuels et de 2 nouvelles rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que le remplacement des escaliers. Enfin, un aménagement particulier est entrepris au droit de l'avenue Lajarrige, consistant en deux rampes PMR et un gradinage conséquent formant une vaste esplanade.

Les ouvrages de soutènement du remblai de La Baule ont pour fonction essentielle de garantir la pérennité du trait de côte, face aux phénomènes d'érosion du rivage ainsi que la défense contre la mer. Les aspects proprement techniques de ces travaux considérables sont détaillés dans la partie du dossier consacrée à la demande de concession d'utilisation du DPM auprès des services de l'état (chapitre 3.2).

Le permis d'aménager aborde plus spécifiquement la question de l'intégration paysagère des ouvrages à conforter. Deux types d'ouvrage sont concernés, les ouvrages en murs poids maçonnés et les ouvrages en encorbellement.

Les murs poids maçonnés se trouvent principalement à Pornichet, où ils ont été conservés et vers les esplanades Benoit et Lucien Barrière où ils seront également maintenus.

Les ouvrages en encorbellement qui intéressent la quasi-intégralité de la tranche 1 sont marqués par l'état précaire des bétons d'origine. Le projet de reconstruction de cette longue façade inesthétique doit répondre à deux fonctionnalités, l'accès à la plage d'une part, par des rampes et des escaliers et le maintien des locaux et activités présents, d'autre part : poste de secours, locaux sanitaires, équipements commerciaux ...

Le choix d'un parement en pierres a été adopté, en cohérence avec les murs conservés et aussi par les nuances que ce matériau apporte, offrant ainsi une meilleure durabilité visuelle. La reconstruction des locaux situés sous l'encorbellement fera l'objet de permis de construire, sur la base d'un principe de façades homogène et qualitatif, figurant au sein de ce dossier.

En matière de protection le long de la Promenade, deux dispositifs sont envisagés, l'un avec un couronnement en granit d'une profondeur de 50 cm, le second avec une main courante constituées de barres horizontales et fines. Il est aussi à noter que les ouvrages localisés au contact du DPM présenteront un caractère de réversibilité.

Le dossier présente ensuite les éléments de signalétique, les liaisons « cycles » avec le plan vélo de la ville de La Baule-Escoublac, les différents mobiliers (appuis vélos, abribus, mobiliers publicitaires, barrières, potelets, corbeilles, panneaux de signalisation, enseignes et pré-enseignes).

Dans le prolongement de cette notice descriptive, le dossier de demande de permis d'aménager restitué, suite aux différentes étapes conduites en 2021 et 2022, le bilan de la concertation, résumé ci-après.

Le bilan de la concertation

Sur le plan quantitatif, la concertation a permis de recueillir 670 contributions, ayant principalement rapport aux mobilités (44%), aux usages de l'espace public (29%) et à l'environnement (19%).

Sur le plan des mobilités :

La grande majorité des baulois soutiennent la primauté des espaces dédiés aux piétons et aux vélos par rapport à la voirie automobile. Des craintes sont exprimées quant aux conflits d'usage pouvant résulter notamment de la vitesse des vélos, rollers et autres trottinettes, d'où des propositions de chicanes ou dispositifs visant à contrarier cette vitesse.

Il est également suggéré de relier autant que possible la future Promenade aux voies cyclables intérieures, les lycéens proposant par ailleurs que soit augmenté le nombre de vélos en libre-service. La question de la circulation automobile a suscité quelques questionnements : suppression de toute circulation, mise en sens unique ...

L'avis général rejoint toutefois les préconisations affirmées par le projet. La vitesse et le bruit sont aussi deux facteurs d'inquiétudes (proposition de limiter la vitesse à 30 km/h pour certains, risques de bouchons pour d'autres). En ce qui concerne le bruit de roulement des voitures, la mise en place d'un revêtement absorbant est considéré comme très positif.

Le nombre de places de stationnement est quasi conservé dans cette tranche, ce qui est également bien perçu. Sur le plan des transports en commun, il est proposé la mise en place de navettes régulières l'été pour une desserte facilitée du bord de mer et de la plage.

La question des usages de l'espace public : la majorité des participants aux réunions d'échanges insistent sur le manque actuel d'animations sur cet espace en front de mer, tout en souhaitant des aménagements simples et des espaces de repos et de contemplation, mais pour d'autres aussi des espaces d'accueil pour la musique, la vente de glaces, des spectacles de rue, des marchés du soir ...

Des équipements propres à la Promenade sont listés : douches et sanitaires plus nombreux, cabines de plage, aménagements de type récréatif, de sport urbain ou à destination des enfants...

Sur le plan esthétique, un avis général se dégage quant à un dessin épuré de la Promenade, sans publicité, de façon à valoriser les vues sur le rivage.

L'environnement : les échanges ont de suite porté sur une double injonction, celle de casser l'image très minérale du remblai actuel sur cette première tranche et celle de ne pas obstruer les vues depuis les immeubles résidentiels. Le projet paysager doit donc intégrer ce double impératif.

Un autre point majeur de discussion a porté sur le changement climatique et la prise en compte de la chaleur. La sobriété tant pour l'eau que l'énergie (éclairage) est exigée de la part des habitants et démontre une prise de conscience du changement climatique. La défense contre les assauts de la mer à long terme et les périodes de canicule induisent également des réponses pragmatiques.

Quelques aspects ont aussi été soulevés, notamment le coût global de cette vaste opération, la durée prévisible des travaux et par conséquent leur impact sur les professionnels directement en prise avec la Promenade et la plage.

La présentation des principes d'aménagement lors de la seconde étape de concertation a recueilli une validation assez nette des contributeurs lors des débats. Sont ainsi approuvés la répartition de l'espace entre modes doux et circulation automobile, la mise en place de chicanes afin d'éviter un aspect par trop linéaire et rapide de la piste cyclable. Des avis contradictoires restent de mise pour le positionnement des aires de stationnement. Des demandes de précision concernent les carrefours, la prise en compte des continuités cyclables ainsi qu'une sécurisation renforcée pour les piétons.

La vitesse autorisée, de 50 km/h (avec des plateaux à 30km/h) reste un sujet controversé.

La dernière phase, de restitution du projet, a été prolongée par un relevé des questionnements issu notamment de la présentation de l'avant-projet au palais des Congrès. Ces questionnements divers ont fait l'objet de réponses écrites par la municipalité.

Sont ainsi abordés différents thèmes comme le financement du projet, la prise en compte des impacts des travaux pour les commerçants situés sous l'encorbellement.

Aux questions relatives aux détails du projet, la Ville a confirmé certains points déjà évoqués, entre autres :

- la circulation à double sens avec la prise en compte des dispositifs de secours,
- la vitesse autorisée à 50 km/h, compte tenu des ralentissements de facto l'été,
- la prise en compte des nuisances sonores (revêtement approprié),
- le positionnement de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire urbain,

- la gestion des conflits d'usage entre piétons et cyclistes avec la possibilité d'utiliser la rue pour les déplacements cyclables,

- le positionnement des appuis-vélos, avec d'éventuelles expansions,

Un relevé exhaustif de toutes les questions et des réponses apportées figure dans le bilan de concertation joint au dossier d'enquête publique.

Certains aspects ne sont toutefois pas encore tranchés à ce stade de l'avant-projet et nécessiteront un approfondissement lors de l'élaboration des plans d'exécution.

Les autres pièces du Permis d'Aménager

Le dossier comporte les différentes pièces requises dans le cadre d'une demande de permis d'aménager :

- le CERFA

- le plan de l'état actuel

- le plan de composition à l'échelle 1/500

- les différentes coupes et profils du terrain

- les photographies relatives à l'environnement proche et à l'environnement lointain. Les images présentées dans le dossier expriment de manière très réaliste la perception en trois dimensions de la future Promenade et témoignent notamment du parti d'aménagement paysager.

- toute une série d'annexes (notice complémentaire pour l'accessibilité, carnet de plans de nivellement, principe des nouvelles façades de concessions, note sur la réversibilité des aménagements projetés).

1.3-2 La demande de concession d'utilisation du domaine public maritime

Ce dossier spécifique comporte plusieurs documents :

- un résumé non technique, identique au résumé technique de la partie 3.1

- le dossier de renseignements, assorti d'annexes de plans et de détails

- la mention des demandes d'autorisation déposées et à déposer

Une étude d'impact est également jointe à la demande de concession (de même nature que celle jointe au dossier de permis d'aménager)

Il est rappelé en préambule que le projet de Promenade de mer sera réalisé en 4 tranches et que l'étude d'impact a porté sur cet ensemble.

Le projet d'aménagement de la tranche 1 est donc soumis à l'élaboration d'un dossier de demande de concession d'utilisation du DPM aux titre des articles R2124-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques.

En effet, les ouvrages de défenses contre la mer, constitutifs du remblai existant, doivent être reconstruits afin de sécuriser les usages. Ces reconstructions sont pour partie localisées sur le DPM.

Sur le plan réglementaire, il est rappelé que « pour l'application des dispositions de l'article L.2124-3, les dépendances du domaine public maritime ... peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation en vue de leur affectation à un usage public ou à une opération d'intérêt général. Les biens concédés ne sont pas soustraits au domaine public. »

Le dossier vise donc à l'octroi d'une concession d'utilisation du domaine public, qui ne peut excéder trente ans, à la ville de La Baule-Escoublac, en permettant la reconstruction :

- d'un ouvrage de défense contre la mer et le maintien du trait de côte,

- de l'ensemble des descentes de plage qui y sont associées : rampes, escaliers, emmarchements, gradinage.

Les ouvrages de soutènement

Les ouvrages de soutènement du remblai de La Baule-Escoublac sont hétérogènes. Ils sont constitués :

- de l'étier du Pouliguen jusqu'au casino, d'un mur poids maçonné,
 - sur la partie médiane, d'un mur-poids béton
 - et enfin, dans la dernière partie qui recouvre la tranche 1, d'un mur en encorbellement sur 1020 ml.
- Il est à noter que la partie la plus proche de la limite de Pornichet est également constituée, sur un linéaire très faible, de murs poids béton (164 ml) et maçonnés (93 ml).

Les diagnostics opérés sur ces ouvrages montrent que les murs-poids sont en bon état et ne nécessiteront donc que des reprises ponctuelles, alors que les murs en encorbellement (surplomb d'une longueur de 3,20 m) présentent un état particulièrement préoccupant : éclatement des bétons, corrosion des armatures, appuis défectueux, perte de matière totale. Au total, ce sont 5 expertises conduites depuis 2005 qui affirment que ces ouvrages ne sont plus de nature à offrir une bonne sécurité aux usagers.

Suite aux diagnostics réalisés, les études de génie civil ont permis de définir la nature des travaux à réaliser :

- en matière de réhabilitation des murs-poids,
- en démolition-reconstruction des murs en encorbellement,
- sur le secteur situé au droit de l'avenue Lajarrige (espace public majeur de la future Promenade de mer)

Sur les murs poids en maçonnerie et béton armé : des travaux de nettoyage, de dé-végétalisation, de reprise des jointoiments et de remise en état des barbacanes apparaissent suffisants, avec en complément une reprise des altérations du béton.

Sur les murs en encorbellement :

- en secteur courant, il s'agira de démolir l'encorbellement et de réaliser un mur de soutènement en palplanche définitif devant l'existant, destiné ensuite à recevoir un habillage.
- dans les secteurs comportant des locaux privés ou publics situés sous l'encorbellement, le travail consistera en une démolition totale de l'existant, puis à la construction d'un mur poids en béton armé avec un encorbellement intégré. Cette reconstruction nécessitera préalablement la mise en place d'un mur de soutènement en palplanche, en retrait, côté remblai. Ce mur en palplanche, dont l'utilité est provisoire, restera toutefois en place.

Sur la « passe » Lajarrige : le linéaire du secteur Lajarrige a été élargi et intéresse 330 ml dans le projet de Promenade, dont la partie actuelle en position centrale sur 111 ml et 220 ml intégrés au processus de démolition-reconstruction. Le projet consiste pour l'essentiel à dégager des espaces en gradins, tant sur la Promenade en elle-même que sur la partie située en emprise sur le DPM. Des accès à la plage sous la forme de rampes en bois compléteront la géométrie axiale du projet. Les images présentées dans le dossier montrent que cet espace est appelé à devenir un des lieux marquants de la future Promenade, par une très large ouverture visuelle sur l'horizon.

Le mode opératoire des travaux

L'objectif est de réaliser les travaux relatifs aux ouvrages de défense et ceux liés à l'aménagement de la future Promenade dans des temps communs, ce qui impliquera, durant la période de travaux, une fermeture de toute circulation sur le front de mer et la mise en place de dispositifs de déviation. Il est aussi dit qu'une réouverture progressive pourra être envisagée au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Un plan de circulation, associé au phasage, sera réalisé lors de la phase d'études du projet, les études actuelles ayant pour l'instant abouti à un avant-projet.

Deux phases sont envisagées pour les ouvrages en encorbellement : la phase « fonçage des palplanches » qui pourra s'effectuer depuis la plage pour la reconstruction en avancée sur le DPM, ce qui facilitera la possibilité de conduire d'autres travaux sur le remblai, puis la phase de réalisation d'un rideau de palplanche en avancée du mur existant. Ces travaux entraînent une emprise sur le DPM de 1,58 m.

Pour la reconstruction à l'identique, dans le cas où l'encorbellement comporte la présence d'équipements privés ou publics (restaurants de plage, sanitaires publics...), la réalisation d'un soutènement provisoire sera effectuée à distance de l'ouvrage existant, les travaux de fonçage des palplanches provisoires étant conduits nécessairement cette fois depuis le remblai.

En phase « gros œuvre », une emprise de 8 à 10 m sur la partie du remblai la plus proche des ouvrages de défense sera nécessitée pour leur reconstruction.

Les descentes de plage

Le projet prévoit des reconstructions en lieu et place :

- de 6 des 8 rampes d'accès à la plage
- la construction de 2 rampes PMR en remplacement de deux rampes situées au droit des avenues Léo Delibes et Rhuys
- la reconstruction de 5 escaliers, au même emplacement
- la construction de deux nouvelles rampes PMR et d'un gradinage au droit de l'avenue Lajarrige

Ce travail de refonte complète des accès à la plage constitue un des points forts du projet, par la création de rampes accessibles aux PMR et répondant aux normes actuelles de confort et de sécurité. Enfin, il était demandé par les services de l'état que toutes les descentes de plage soient démontables. Leur réversibilité est ainsi obtenue par la mise en oeuvre de structures métalliques et de platelages en bois.

L'occupation du DPM liée à la reconstruction des descentes de plage couvre 1526 m².

Des vues perspectives illustrent le caractère soigné des ouvrages réalisés qui accompagnent le retraitement de l'encorbellement et son habillage en pierres maçonnées.

La totalité des emprises de surfaces sur le DPM est ainsi de 2591 m².

Les espaces concédés à des équipements publics et privés

Plusieurs espaces sont concédés à des équipements publics et privés : l'école de voile Latitude, le Club des Léopards, le restaurant « O bord de l'O », le Beach Océan, le club de voile « les alizés », le clan des fish, le Rendez-vous à la plage, le parc 9, les Pieds dans le sable. Tous ces locaux sont construits sous encorbellement.

La démolition de ces équipements et de l'encorbellement sera réalisée dans le même temps.

La reconstruction de chaque local pourra se faire dans des conditions de surfaces analogues, dans le cadre de permis de construire individuels.

Un guide de la reprise architecturale de ces façades a été élaboré de façon à homogénéiser leur aspect. Ces façades constitueront, avec le futur mur de soutènement revêtu de pierres, le nouveau front de plage.

Le phasage des travaux

L'ampleur du projet et la réalisation en parallèle des travaux d'aménagement de la Promenade et de la reconstruction de l'encorbellement amènent avec l'arrêt du chantier les deux mois d'été, de fortes contraintes. Dans l'état actuel de l'avant-projet, il est prévu un phasage en deux tranches.

La tranche 1 qui s'étend de la limite de Pornichet (avenue de Lyon) jusqu'à l'avenue Léo Delibes pourrait démarrer, après une phase d'études d'exécution et la construction d'éléments de préfabrication, en mars 2024 pour une mise en service en juin 2025, avec une suspension des travaux en juillet et août 2024.

La seconde tranche qui rejoint l'avenue Saint-Saëns commencerait en septembre 2025 pour une mise en service en juin 2026, avec là aussi une phase d'études et de préfabrication de mars à juin 2026. Ce planning très exigeant demande donc une parfaite coordination.

Les procédures règlementaires

Préalablement au dossier d'enquête, il a été réalisée une étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale du projet, sur l'ensemble du front de mer de la ville de La Baule-Escoublac. Le résumé de cette étude se retrouve dans la partie 1.3.3 de ce rapport d'enquête.

1.3.3 - L'étude d'impact

La réglementation impose une évaluation environnementale pour les projets entrant dans le tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, ce, sous plusieurs rubriques :

- au titre des travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière : c'est bien le cas pour les ouvrages de défense contre la mer et assurant le maintien du trait de côte.
- en matière de travaux, constructions et opérations d'aménagement pour tout projet de plus de 10 hectares. L'opération globale concerne 12 hectares précisément et est donc soumise à ce titre à évaluation environnementale.

L'étude d'impact réalisée par un ensemble de bureaux d'études spécialisés a été conduite dans le même temps que les études d'avant-projet, de façon à enrichir celles-ci et à vérifier les différents impacts du futur aménagement.

Elle comporte à cet effet deux parties :

- Tome 1 : l'état initial de l'environnement
- Tome 2 : les impacts et mesures

La partie relative à l'état initial a recouvert quatre volets :

- des campagnes de mesures pour la qualité de l'air,
- des études géotechniques de conception,
- un diagnostic acoustique,
- et un plan de repérage des concessions et établissements de plage de la tranche 1.

Le résumé non technique de l'étude d'impact présente les différentes étapes de ce travail conduit sur un temps long. La première partie de l'étude d'impact reprend les thèmes déjà évoqués dans les parties 1.3.1 et 1.3.2 du présent rapport d'enquête, notamment :

- la justification de l'intérêt du projet : si le site présente un caractère emblématique et possède une évidente attractivité, les modes doux sont assez peu mis en valeur au sein de cet espace public, l'actuel remblai étant fortement marqué par la circulation automobile. Le confortement des ouvrages de protection contre la mer qui pose aujourd'hui un problème de vétusté et donc de sécurité devient par ailleurs inévitable à court terme.

- La description des solutions envisagées et les raisons du choix effectué : la place de la voiture a été une porte d'entrée en matière de réflexion quant au devenir du traitement de la baie. Il a été rapidement décidé qu'il fallait avant toutes choses convenir d'une réduction des largeurs prises par la circulation automobile et aussi prendre en compte ses nuisances sonores. Ce principe initial a entraîné la volonté d'offrir de beaux espaces aux piétons, aux vélos et aux végétaux. Sont ensuite déclinés tous les aménagements présentés dans le permis d'aménager.

- L'organisation d'une concertation publique règlementaire, largement décrite plus avant.

- La présentation des installations, ouvrages, travaux et aménagements du projet global : cette partie de l'étude d'impact développe les aspects présentés dans le permis d'aménager, en étendant les principes de conception à l'ensemble du remblai actuel. Les grands secteurs de travaux sont définis ainsi que leur phasage dans le temps, la finalité du projet se situant vers 2034.

L'étude produite analyse ensuite les différents impacts du projet d'aménagement de la future Promenade de mer.

Les enjeux, incidences et mesures à l'échelle du projet :

Les principaux thèmes abordés dans l'analyse de l'état initial ont été regroupés en cinq catégories, le milieu physique et aquatique, le milieu naturel, le milieu humain et le cadre de vie, le milieu urbain et les risques.

Deux scénarios sont étudiés quant à leurs impacts sur l'environnement, le premier, en cas d'absence de projet, le second, en cas de mise en œuvre du projet.

Plusieurs thématiques sont ainsi mises à l'étude :

- **la qualité de l'air et du climat** : avec le maintien de la situation actuelle, l'évolution climatique produira tous ses effets délétères, la place prédominante de la voiture étant toutefois compensée en matière de pollution par le déploiement de la voiture électrique.

La mise en œuvre du projet entraînera des effets positifs liés à la valorisation des modes de déplacement doux, à la diminution de la consommation électrique de l'éclairage, à la végétalisation du site et au choix d'utiliser des matériaux clairs et au renforcement des surfaces perméables.

- la topographie, la géologie, les sols, l'hydrodynamisme réglementaire

Les avantages positifs du projet concernent un gain en matière de surfaces perméables (gain de 9000 m² pour les surfaces végétalisées). Les aspects négatifs se retrouvent dans les nécessaires mouvements de terre, avec toutefois, une volonté de les minimiser par la recherche d'un équilibre remblais/déblais, ainsi que dans les risques de pollution accidentelle pendant la phase travaux.

- le milieu aquatique

Des effets bénéfiques sont liés à une meilleure infiltration, compte tenu de l'augmentation des espaces perméables et à l'amélioration du système de gestion des eaux pluviales. Le risque de pollutions accidentelles reste toutefois présent et devra être abaissé par des mesures préventives.

- le milieu biologique

Il est rappelé la pauvreté du site sur ce plan : des éclairages assez denses et susceptibles de nuire à la migration des espèces, des habitats côtiers relictuels, une sur-fréquentation des lieux, une forte densité routière, une quasi-absence de nidification ...

Des améliorations sont attendues avec le projet de Promenade, par l'augmentation des surfaces végétalisées, la plantation de cordons dunaires sur la plage et une adaptation de l'éclairage urbain sur les zones à enjeux.

- le milieu humain et le cadre de vie

Les aspects principaux liés au secteur urbanisé du « remblai » concernent le vieillissement de la population, une forte augmentation du nombre de résidences secondaires, un trafic routier important, de nombreux bâtiments situés en zone d'ambiance sonore non modérée, la présence de plusieurs équipements publics et privés sur l'espace de la future Promenade et enfin, une forte activité balnéaire, avec de nombreuses descentes à la plage (rampes et escaliers).

Un statu quo entraînerait pour les rédacteurs de l'étude d'impact une inadéquation des espaces et des équipements au regard des usages quotidiens et aussi des enjeux touristiques de la Ville de La Baule et par là-même une baisse de l'attractivité de la baie.

Deux inconvénients majeurs subsisteraient : un boulevard désuet, marqué par la voiture et aussi une vétusté accrue des ouvrages de défense contre la mer (dangers potentiels).

Sur ce plan, le projet de future Promenade coche de nombreuses cases, en matière de sécurité et de confort pour les piétons et cyclistes : clarté de la restructuration de ce vaste espace avec la création

de nouveaux usages de convivialité, séquençage des pôles d'intérêt le long de la baie, aspect esthétique indéniable et refonte de l'éclairage et des réseaux.

L'attractivité de la Ville se trouvera ainsi renforcée par une modernisation des structures et un changement d'image.

L'autre point pertinent de l'aménagement concerne la réfection des ouvrages de défense, permettant au passage de gommer les façades très dégradées des installations côté plage.

- le milieu urbain

Les points défailants de l'état actuel sont listés : linéaire relativement uniforme, patrimoine végétal faible à l'exception des esplanades Benoit et Lucien Barrière. Seul point fort, la multitude de points de vue et un front de mer dégagé.

Le projet vise donc une transformation assez radicale du « remblai » en Promenade, avec comme principes directeurs, le renforcement du végétal et par là-même la recherche d'une nouvelle continuité transversale cette fois entre la forêt urbanisée et la plage.

- les risques

Il est bien sûr rappelé le risque de submersion, notamment par l'étier du Pouliguen et la vulnérabilité des installations de défense actuels et qu'il n'existe pas de statu quo en la matière, compte tenu du nombre croissant de catastrophes naturelles et de l'élévation inéluctable du niveau de la mer.

Le projet produit à cet égard deux réponses, l'une sur le renforcement des défenses contre la mer, l'autre sur les dispositifs visant à réduire les impacts des canicules à venir, avec notamment l'emploi de matériaux moins absorbants sur le plan calorifique et une conception paysagère marquée par la plantation de 800 arbres au final sur l'ensemble de la Promenade.

Les incidences et mesures par composante environnementale en phase travaux

- le milieu physique

Les mesures adoptées concernent le réemploi de certains produits des démolitions et une vigilance quant au caractère local des approvisionnements. Il est à noter aussi que la base de vie de chantier sera positionnée sur des espaces imperméabilisés.

Par ailleurs, le choix technique a été d'éviter, pour la reprise des ouvrages de soutènement, le principe d'une démolition/reconstruction sur l'ensemble du linéaire. Cette démolition/reconstruction sera limitée au linéaire du mur comportant des sous-faces d'encorbellement bâties (locaux publics et privés). Le recours à des palplanches en avant de l'ouvrage existant permettra, pour la section courante (sans locaux), une reconstruction plus aisée.

La recherche du maintien d'une bonne qualité de l'air nécessitera de bonnes pratiques (bennes bâchées, vitesses des engins limitée, arrosage des sols ...). Il conviendra également d'établir le meilleur équilibre possible entre déblais et remblais, notamment par la réutilisation de certains matériaux.

Les effets attendus de ces mesures sont avant tout une réduction de l'impact carbone de ces travaux, la réduction de l'envol des poussières et la minimisation des mouvements de terre.

- les milieux aquatiques

L'objectif est de prévenir toute pollution accidentelle.

- les milieux naturels

La limitation de l'éclairage nocturne ainsi que le balisage préventif autour des arbres sont les deux mesures essentielles relatives à cette question.

- le milieu humain

Les objectifs visent la sécurité des biens et des personnes, par un balisage du chantier et une communication intense au plus près des riverains. Un autre point singulier concerne les usages liés à l'accès à la plage l'été. Cette contrainte entraîne une interruption des travaux durant deux mois, avec là aussi un devoir de communication tant auprès du public que des professionnels présents sur le secteur.

Un phasage des travaux sera mis au point afin de raccourcir les durées de gêne, avec la mise en place de déviations, le maintien des circulations piétonnes pour les riverains et la mise en place d'un itinéraire spécifique pour les engins de chantier.

Les incidences et mesures en phase aménagée

La sécurisation des usagers et des modes de mobilité a été érigée en priorité, en plein accord avec les demandes exprimées par la population lors de la concertation. : isolement de la bande cyclable par rapport à la large promenade piétonne, réduction de l'emprise routière et mise en place de secteurs à vitesse réduite (plateaux), amélioration des accès à la plage, notamment pour les PMR.

Les études acoustiques (mesures effectuées en hiver et en été) montrent que la projection à 2045 ne présente pas d'accentuation de la contrainte sonore. La mise en place d'une vitesse limitée à 30 km/h aurait toutefois une incidence bénéfique sur ce plan, mais ce dispositif n'a pas été retenu afin de maintenir une fluidité du trafic et d'éviter aussi un report de circulation sur des voies adjacentes déjà encombrées.

L'amélioration de l'éclairage va essentiellement profiter aux espaces piétonniers et cyclables, avec un renforcement du nombre de mâts et de points lumineux, mais l'ensemble de l'intensité lumineuse restera cependant en-deçà de l'existant. La recherche technique a été très poussée dans ce domaine, avec des appareillages modulables et programmables.

Les usages liés à la fréquentation de la plage bénéficieront d'un cadre plus en rapport avec l'attractivité de la ville de La Baule-Escoublac, avec notamment la reprise totale des descentes, escaliers, garde-corps ainsi que des locaux situés sous encorbellement, particulièrement décrépis.

L'ouvrage de défense contre la mer, constitué pour l'essentiel, sur cette tranche 1, d'un mur de soutènement, implique sur la partie du linéaire dépourvue de locaux construits sous l'encorbellement, une modification de son emprise future sur le domaine public maritime. Cette modification est due à l'obligation technique de réaliser des travaux de soutènement en avant du mur existant avec l'intégration d'une palplanche, d'une poutre de couronnement en béton armé et d'un habillage de l'ensemble. Cette solution technique, moins coûteuse qu'une démolition/reconstruction complète, conduit à une emprise de l'ouvrage de 1,58 m sur le DPM, sur un linéaire de 1155 m, et par là-même à une réduction de la surface de la plage.

Par contre, la démolition/reconstruction des locaux de plage existants sous l'encorbellement sera réalisée à l'identique, sans emprise sur le DPM.

Sur le plan de la circulation et du trafic, l'augmentation des surfaces piétonnisées (+ 35%) et des voies cyclables en site propre (+ 20%), concrétise de souhait initial de rompre avec une circulation automobile invasive. La fluidité des déplacements automobiles reste toutefois primordiale, de manière à éviter toute influence négative sur les autres voies de circulation. La suppression des feux tricolores existants traduit aussi la volonté de rendre lisible le fonctionnement des futurs carrefours, traités simplement en T.

Le parti d'aménagement affiche enfin une forte empreinte paysagère (+50% par rapport à l'état actuel), plus particulièrement sur les espaces de promenade. La prise en compte des phénomènes locaux (embruns, sel, calcaire...) détermine fortement le choix des plantations, avec des strates végétales adaptées et faciles à entretenir. Il s'agissait aussi d'affirmer la présence de grands arbres le long de la Promenade, sans nuire aux vues des riverains des immeubles du front de mer. Les images présentées sont explicites sur ce point.

Les incidences du projet sur le climat

La phase travaux a d'indéniables effets en matière d'émission de gaz à effet de serre. Les impacts durant la phase d'exploitation resteront sensiblement les mêmes. C'est donc sur la phase travaux qu'il est important de réfléchir aux meilleurs moyens de réduire ces impacts : réemploi de matériaux ou traçage des démolitions vers de filières de réemploi, stockage des terres végétales. La provenance des matériaux est aussi source d'émissions.

Un repérage a donc été mené en ce sens, visant à réaliser des économies et à réduire ainsi les émissions de GES.

La vulnérabilité du projet au changement climatique comporte celle relative au risque de submersion marine et celle à l'égard de la dégradation du confort thermique.

Le changement climatique qui induit une hausse du niveau de la mer et une fréquence accrue des tempêtes doit être considéré à l'égard de la pérennité du futur ouvrage de soutènement. Les définitions constructives retenues ont été définies en fonction de l'appréciation de ce risque.

Si le projet n'est pas de nature à influencer nettement sur le plan climatique, il vise toutefois à améliorer le ressenti des résidents et promeneurs, avec la mise en place d'espaces ombragés, de revêtements de couleur claire, avec aussi la plantation de 800 arbres sur l'ensemble des 4 phases de travaux entraînant une réduction des îlots de chaleur.

La compatibilité du projet avec les documents de planification

Le projet d'aménagement doit être compatible avec plusieurs documents supra-communaux :

- **le SDAGE Loire-Bretagne** (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et **le SAGE Estuaire de la Loire** (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) : le traitement et la collecte des eaux usées de chantier et la mise en place de mesures contre les pollutions accidentelles durant la phase travaux ainsi que le principe d'infiltration dans le sol des eaux pluviales en phase exploitation contribueront à la protection du littoral.
- **le PGRI Loire-Bretagne** (plan de gestion des risques inondation) : les aménagements envisagés s'inscrivent dans les objectifs du PGRI, en visant à conforter les ouvrages de défense contre la mer.
- **le Domaine Public Maritime** : cet aspect est repris en détail dans le dossier de demande de concession d'utilisation du DPM (cf. chapitre 1.3.2)
- **le PLU de La Baule-Escoublac** : le projet de requalification des espaces publics de la Promenade de mer est compatible avec le PLU, les fonctionnalités du secteur respectant les différents zonages intéressés.
- **le SCOT de Cap Atlantique** : si ce document ne mentionne pas directement le projet de la Promenade de mer de La Baule-Escoublac, celui-ci répond toutefois à plusieurs injonctions, notamment l'amélioration des mobilités douces et la densification des arbres à haute tige, dans un concept de ville-jardin représentatif du secteur.

1.4 - AVIS OBLIGATOIRES DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES

La ville de La Baule-Escoublac a, préalablement à l'enquête publique, sollicité l'avis des autorités administratives au titre de la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime d'une part et du permis d'aménager, d'autre part

Au titre de la demande de concession d'utilisation du DPM

- Avis conforme favorable du commandant de la zone maritime Atlantique (7 juillet 2023)
- Avis conforme favorable du Préfet maritime de l'Atlantique (7 juillet 2023)
- Avis de l'Architecte des Bâtiments de France (13 juillet 2023) : à titre de conseil, l'Architecte des Bâtiments de France indique que l'aspect des murs de soutènement « gagnerait à être uniformisé par un muret continu depuis Pornichet jusqu'à l'étier du Pouliguen, couronné en pierre de granit clair,

formant assise en tête de couronnement, en rive de Promenade... Un traitement sans garde-corps est à privilégier dans tous les cas où celui-ci ne serait pas imposé règlementairement. »

Par ailleurs, sur la face des murs côté plage, il est demandé de construire « un appareil de moellons en pierres et non de pierres de plaquage ».

Des échantillons devront donc être réalisés sur place pour validation de l'UDAP (unité départementale de l'architecture et du patrimoine) pour les pierres de couronnement, les moellons de pierres, les divers revêtements prévus sur l'espace public et les mains courantes. Le candélabre proposé par la Ville est d'ores et déjà validé.

- Avis favorable de la directrice régionale des finances publiques des Pays de la Loire et de la Loire-Atlantique (24 août 2023)

- Rapport de présentation et avis favorable de la direction départementale des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique au projet de concession du confortement des ouvrages de défense contre la mer et des accès aux plages de La Baule-Escoublac (5 septembre 2023) : le service gestionnaire du domaine public maritime rappelle que le projet a été établi en conformité avec les dispositions relatives au CGPPP (code général de la propriété des personnes publiques) et a été soumis pour avis aux différentes autorités administratives intéressées.

Au titre de la demande de permis d'aménager

- Consultation de la direction régionale des affaires culturelles, au titre de l'archéologie préventive : aucune prescription d'archéologie préventive.

- Rapport d'instruction de la DDTM sur la notice complémentaire pour l'accessibilité :

Il est rappelé que le projet prévoit sur l'ensemble de la future promenade 6 nouveaux accès PMR (3 aujourd'hui seulement), voire 8 (2 supplémentaires sont à l'étude). La DDTM propose à la commission d'émettre un avis favorable à la réalisation du projet de la tranche 1.

1.5 - DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Les dossiers d'enquête d'utilité publique ont été déposés en mairie principale de La Baule-Escoublac (siège de l'enquête) et dans les trois mairies annexes d'Escoublac, de Lajarrige et du Guézy. Leur consultation (dossier d'enquête "papier" et dossier numérique sur poste informatique) était ouverte au public aux heures d'ouverture de la mairie principale et des mairies annexes.

Ainsi que cela était notifié sur l'avis d'enquête publique, la consultation des dossiers était également possible sur le site internet des services de l'Etat.

Pendant la durée de l'enquête, du mercredi 11 octobre au 10 novembre, le public pouvait consigner ses observations et propositions :

- sur les registres d'enquête ouverts à cet effet en mairie principale et dans les mairies annexes,
- par voie postale, à l'attention du commissaire-enquêteur, en mairie de La Baule-Escoublac,
- sur le registre dématérialisé mis en place à cet effet (adresse sur l'avis d'enquête),
- par courrier électronique, à une adresse également indiquée sur l'avis d'enquête.

1.5.1 - Permanences du commissaire-enquêteur

Les permanences se sont déroulées dans un climat serein en mairie principale de La Baule-Escoublac. Une salle spécifique, ainsi qu'un espace d'attente ont été mis à disposition. L'accueil des services municipaux et notamment du service « urbanisme » a été excellent. Les permanences se sont tenues le mercredi 11 octobre, le samedi 21 octobre, le jeudi 26 octobre, le jeudi 2 novembre et le vendredi 10 novembre 2023.

1.5.2 - Recueil et résumé des observations du public

L'enquête publique a suscité un nombre somme toute assez faible d'observations. Il s'agit pourtant d'un projet local important et intéressant, si on en juge par le nombre de personnes présentes lors de sa présentation à des groupes de travail et à un large public durant la phase de concertation.

Plusieurs facteurs permettent de comprendre cette participation contenue lors de l'enquête :

- de nombreuses personnes sont venues se renseigner lors des permanences, sans laisser de contribution. Les consultations des documents sur des temps assez longs et leurs demandes de renseignements précis attestaient de leur intérêt.
- le registre dématérialisé n'a reçu en tout et pour tout que 7 contributions écrites, égal au nombre de courriels reçus sur l'adresse mail indiqué sur l'avis d'enquête, ce qui est très peu par rapport aux 1738 personnes qui ont visité le site et aux 2153 téléchargements de documents.
- enfin, la vaste concertation engagée par la ville de La Baule-Escoublac a permis, bien en amont de l'enquête publique, d'examiner les différents aspects du projet et de le perfectionner.

Les différentes contributions du public sont référencées et résumées ci-après, suivant leur numéro d'enregistrement dans le registre d'enquête dématérialisé, avec leur provenance et la date de leur transmission.

Ces contributions proviennent :

- soit d'entretiens avec le commissaire-enquêteur, avec généralement une contribution écrite dans les quatre registres d'enquête (mairie principale, mairies annexes d'Escoublac, de Lajarrige et du Guézy),
 - soit de courriels adressés à l'adresse mail dédiée et mise en place par les services de l'état, de courriels adressés en mairie de La Baule-Escoublac, ou de contributions via le registre dématérialisé.
- Il est possible de consulter les contributions dans leur intégralité depuis le site internet des services de l'état en Loire-Atlantique : <https://www.registre-dematerialise.fr/4879>

Contribution N°1 : M. Jean-Baptiste GROY - sur registre en mairie de La Baule le 11/10

M. Groy, habitant de la tranche 2 du projet de la Promenade de mer, est simplement venu prendre connaissance du dossier. Après explications et discussion, il considère qu'il s'agit d'un beau projet et qu'il est pressé de le voir arriver en tranche 2.

Contribution N°2 : Mme Marie-Claude HUMBLLOT - sur registre en mairie de La Baule le 11/10

Mme Humblot pratique intensément le vélo et notamment, depuis un an, la piste cyclable récemment aménagée sur le front de mer de Pornichet. Elle considère à l'usage que la largeur de cette piste dédiée aux vélos n'est pas suffisamment large pour être bidirectionnelle, ce d'autant qu'on assiste à un essor considérable de la pratique du vélo et notamment du vélo électrique.

Elle insiste aussi sur les dangers liés à la traversée du boulevard par les usagers de la plage, dus pour une bonne part à une inattention, tant des piétons que des cyclistes. Elle indique également que la possibilité d'utiliser la voie routière par les cyclistes plus pressés restera marginale, compte tenu de l'attrait d'une piste dédiée.

Mme Humblot propose en définitive d'élargir la piste bidirectionnelle, en prenant un peu d'espace sur la bande plantée latérale à celle-ci.

Contribution N°3 : M. et Mme LANSEL C. et N. - sur registre en mairie de La Baule le 11/10

M. et Mme Lansel ne comprennent pas que le remplacement de l'enrobé, récemment entrepris d'un côté du boulevard, n'ait pu attendre le démarrage réel des travaux en février 2024, considérant que le désamiantage aurait pu être réalisé dans un même planning.

Ils proposent, en référence au traitement de la promenade de Pornichet, qu'un balisage d'éclairage soit positionné en bas de muret, de façon à mieux éclairer la partie piétonne et à souligner la courbe de la baie de La Baule.

Ils pointent aussi un problème de sécurité pour les piétons venant de la plage et désireux de traverser la piste cyclable.

Contribution N°4 : M. Jean-Pierre SPADA - sur registre papier en mairie-annexe Lajarrige le 13/10

M. Spada s'interroge, en consultant les plans, sur la nature du revêtement de la chaussée, ainsi que sur le maintien ou le remplacement des garde-corps par des murets sur la promenade.

Contributions N° 5 et 11 : M. J-P ZIEGLER - sur registres en mairie de La Baule et Lajarrige le 18/10.

M. Ziegler demande à la commune de fournir un calendrier détaillé des travaux indiquant notamment les limitations liées à la circulation et aux accès à la plage.

Contribution N°6 : Association « les quartiers de l'avenir » - sur registre en mairie principale le 20/10

L'association émet deux propositions : matérialiser les passages piétonniers, « par un marquage 3D » et éclairer les passages piétonniers avec une couleur spécifique de façon à les sécuriser davantage.

Contribution N°7 : Mme Jacqueline BERTHELOT - par internet le 23/10

Mme Berthelot fait référence à un des objectifs de l'aménagement énoncé dans la notice de présentation synthétique, l'objectif de « permettre la pause, la contemplation simple, sans être pressé par le mouvement des utilisateurs les plus rapides (joggeurs) ».

Le positionnement actuel des bancs le long de murets répond bien, pour Mme Berthelot, à cet objectif, alors que l'aménagement proposé dispose ces bancs près de la piste cyclable, en retrait, ce qui nuira à la vue qui ne sera plus ainsi dégagée.

Contribution N°8 : Mme Christiane BECK - sur registre en mairie-annexe Guézy le 18/10

Mme Beck, avenue des Ribes à La Baule-Escoublac, préconise la mise en œuvre d'un revêtement de sol différencié entre les parties piétonnes et cyclables, afin d'éviter tout risque d'accident.

Contribution anonyme n° 9 : - par internet le 23 octobre

Plusieurs observations, relatives à la promenade de Pornichet, sont émises :

- la voie à double sens : la ligne blanche est souvent franchie par des automobilistes stationnant leur véhicule à contre-sens. Par ailleurs, les piétons ont plus de difficultés à traverser la voie, car il n'y a plus de terre-plein permettant un franchissement en deux temps.
- la piste cyclable : cette piste est plutôt stressante, compte tenu de la présence de nombreux piétons sur cet espace, de traversées piétonnes peu sécurisantes et aussi de la circulation rendue difficile pour les vélos par le caractère bidirectionnel de la piste cyclable. Il est enfin noté le comportement dangereux de certains utilisateurs : vélos électriques, vélos-cargos, trottinettes électriques ...
- la promenade piétonne : cette personne anonyme considère que la future promenade ne sera pas plus agréable que la promenade actuelle.
- la végétation : des interrogations sont émises quant à la faible hauteur des plantations installées à Pornichet et à l'adaptation de celles-ci à l'environnement.
- l'éclairage public : les lampadaires sont décrits comme étant inesthétiques.
- le petit train : les ralentisseurs installés à Pornichet rendent le parcours désagréable, les montées et descentes des voyageurs s'avérant peu sécurisantes, côté piste cyclable.

Contribution N°10 : M. Georges BETRANCOURT - par internet le 6/11

M. Georges Bétrancourt, boulevard du docteur Dubois à La Baule-Escoublac, intervient exclusivement sur la question du bruit de la circulation automobile. Le projet ne propose pas de mesures visant à réduire le nombre de véhicules à moteur thermique. L'étude d'impact, d'une manière générale, ne formule pas non plus de dispositions visant à réduire le nombre de véhicules ou leur vitesse sur le front de mer.

Or, la vitesse de circulation a été limitée à 30 km/h sur la ville de Pornichet et il n'en est pas fait mention dans le document soumis à enquête publique pour l'aménagement de la Promenade de mer.

Il y est seulement dit que la vitesse sera toujours limitée à 50 km/h avec des plateaux à 30 km/h correspondant aux « passes » décrites dans le dossier. Ce maintien de la vitesse à 50 km/h, sans arguments pertinents, ne prend pas en compte les arguments formulés par l'ADEME indiquant une baisse de 3 db(a) du bruit généré par une circulation à 30 km/h au lieu de 50 km/h.

M. Bétrancourt n'adhère pas aux conclusions de l'étude de bruit fondée sur des valeurs moyennes, alors que les secteurs étudiés sont très différents les uns des autres et que ce sont les événements bruyants de faible durée qui sont les plus nocifs.

En conclusion, il estime que le dossier ne traite pas suffisamment cette question et propose que la vitesse de la circulation soit limitée à 30 km/h, ce qui conviendrait beaucoup mieux, de son point de vue, à la majorité des habitants et qui assurerait une continuité avec la commune de Pornichet.

Contribution N°11 : M. JP ZIEGLER (cf contribution n°5)

Contribution N°12 : M. Jacques DELAUNAY - sur registre en mairie-annexe Lajarrige le 26/10

M. J. Delaunay, 16 boulevard de l'Océan à La Baule-Escoublac, évoque :

- des points positifs : un seul côté de stationnement, côté immeubles, le maintien de la limitation à 50 km/h, des murets en remplacement des mains-courantes métalliques, une végétalisation du haut de plage et l'amélioration des entreprises de plage, après démolitions partielles.
- des points interrogatifs : rien sur le maintien des passages souterrains existants, des énoncés utopiques quant à la baisse de la pollution à moyen terme, le problème non résolu des voitures-ventouses en stationnement, la fermeture de l'avenue de la Duchesse-Anne avec l'installation d'un cadran solaire, la variation de la largeur des trottoirs côté immeubles.
- des points de détail : une confusion apparaît dans un document explicatif du projet entre les immeubles « les Vagues » et « Santa Clara », ainsi qu'une erreur de positionnement de la rue Léo Delibes.

Contribution N°13 : Mme Nadine ORILLARD - sur registre en mairie de La Baule le 3/11

En référence à un documentaire produit sur Arte, Vélorution, Mme Orillard insiste sur l'ampleur du phénomène du vélo sous toutes ses formes, vélos électriques, vélos-cargos ... Elle considère que le nombre d'appuis-vélos sera insuffisant, compte tenu de cette demande croissante.

Contribution N°14 : Mme Marie-Hélène BERNIER - sur registre en mairie de La Baule le 3/11

Mme Bernier, au vu du plan général qui porte sur les quatre tranches, ne comprend pas la raison du positionnement d'un édicule pour des toilettes publiques, près de l'immeuble « le Fugue » susceptible de gêner fortement les habitants du rez-de-chaussée.

Une seconde remarque concerne la dangerosité liée à l'emplacement des lampadaires sur la partie aménagée de Pornichet. Sur le projet de La Baule-Escoublac, les lampadaires ne sont pas tous situés dans des massifs plantés et s'avèreront dangereux, comme à Pornichet.

Contributions N°15 et 27 : M. Jean-François MORREEUW - sur registre le 3/11 et par internet le 10/11

Sur le plan général des quatre tranches, M. J-F. Morreeuw constate une modification importante des dispositifs de carrefours au niveau des avenues de Saumur et Prosper Mérimée. Cette dernière avenue, de 10 à 12 m de largeur, sans trottoirs, ouvre sur des garages d'un côté et dessert de nombreuses entrées, avec notamment un escalier descendant. Le tracé projeté ne convient pas aux usages de cette voie, vécue par les riverains comme une sorte d'impasse dévolue au stationnement, avec un nombre de places conséquent.

M. Morreeuw apporte le 10/11 des renseignements complémentaires sur la copropriété qui s'étend de part et d'autre de l'avenue Prosper Mérimée, avec notamment une servitude de passage utilisée par certains habitants du Floride pour accéder à leurs garages.

Ce passage est donc très utilisé sans difficulté aujourd'hui, compte tenu de la très faible circulation sur cette avenue essentiellement réservée au stationnement résidentiel. Une photo aérienne est jointe à la contribution.

Si cette voie était appelée à être modifiée en réduisant fortement par là-même le nombre de places de stationnement, il conviendrait de prendre en compte cette traversée par la création d'un passage piétonnier et des dispositifs de sécurisation.

En définitive, M. Morreeuw considère que ce projet d'ouvrir l'avenue Prosper Mérimée à un flux important de circulation n'est pas pertinent et induira un conflit d'usage avec le carrefour tout proche de l'avenue de Saumur qui reçoit par ailleurs les usagers de l'allée cavalière.

Contribution N°16 : Mme Virginie MORREEUW - sur registre en mairie de La Baule le 3/11

Mme Morreeuw s'interroge sur les ombrières prévues sur la « passe Lajarrige », leur orientation S/SO induisant en effet que les ombres ne seront jamais portées sur les bancs qu'il y est prévu d'implanter. Une simulation informatique à plusieurs heures de la journée en été serait à même de mesurer le faible intérêt de ce dispositif.

Elle estime par ailleurs que la vaste esplanade projetée est très minérale et peu cohérente avec l'objectif central de végétalisation de la promenade de mer. L'avenue Lajarrige est souvent soumise à des vents forts, peu propices au confort des piétons. Se pose aussi la question de la tenue des ombrières sous ces vents.

Autre point, l'édification de toilettes publiques près de la rue Prosper Mérimée lui semble peu pertinente. Enfin, les lampadaires présentent un danger à Pornichet pour les cyclistes et aussi dans le projet de La Baule-Escoublac au droit des chicanes.

Contribution N°17 : M. Marc LE BIHEN - sur registre en mairie de La Baule le 3/11

M. Le Bihen, président de l'association des Professionnels de la Plage de La Baule, rappelle dans un premier temps la participation de l'association à un COPIL (comité de pilotage) organisé par la mairie en juin 2023. Un courrier de l'association avait été adressé suite à cette réunion le 24 septembre, évoquant divers points concernant la reconstruction des locaux sous encorbellement. Il y était fait part de réflexions des commerçants à l'égard d'une forme d'impasse financière résultant de nouveaux investissements à entreprendre, alors que la concession de plage est limitée, suivant les cas, à 3, 4 ou 5 ans alors même que les entreprises sont déjà grevées d'emprunts. L'association désirait en conclusion trouver des solutions avec la Ville.

Mme Rival, Adjointe au Maire, en charge de l'aménagement de la promenade de mer, de l'urbanisme, de l'habitat, des travaux et du patrimoine, répondait point par point aux différentes questions concernant la conception technique des futurs locaux et proposait que la problématique financière évoquée par l'association fasse l'objet d'un prochain COPIL.

Lors de l'entretien en permanence du 2 novembre, M. Le Bihen a souhaité expliciter davantage l'impasse financière évoquée dans le courrier de l'association du 24 septembre. Les 8 professionnels concernés par les travaux de la tranche 1 qui vont voir leurs bâtiments démolis et reconstruits à nu, veulent attirer l'attention de la commune de La Baule-Escoublac sur « la montagne financière » qui se présente devant eux et qui se compose de 5 strates :

- 1- Le financement du démontage, du déménagement, du transport, de la location d'un local de stockage pour le mobilier, les cuisines, les équipements, etc.
- 2- L'éventualité d'une saison blanche
- 3- Les emprunts actuels qui perdureront le temps de cette année blanche
- 4- Les travaux d'aménagement intérieur (réseaux, électricité, gaz, revêtements des sols et des parois, vestiaires, douches, cuisines, bars, etc.

5- Enfin, le contexte actuel pour de nouveaux emprunts avec des taux élevés.

L'association demande donc que cette question primordiale soit abordée après la clôture de l'enquête publique.

Sur un plan plus particulier, M. Le Bihen, accompagné de M et Mme Archimbaud (restaurant « O Bord de l'O ») signale une erreur de relevé des architectes quant à la localisation des locaux du club des Léopards, son entreprise, et du restaurant attenant, « O bord de l'O ». Ces bâtiments ont une longueur de 40 ml et non de 23 ml.

Contribution N°18 : M. Yves MICHOT - sur registre en mairie de La Baule le 3/11

M. Y. Michot, 5 avenue de Chateaubriand à La Baule-Escoublac, estime que « c'est vraiment dépenser beaucoup d'argent pour pas grand-chose. Cela dégrade beaucoup la vie des automobilistes, un peu celle des cyclistes et améliore le cadre des piétons. Le bilan me paraît très désavantageux pour les contribuables baulois. »

Contribution N°19 : Anonyme - par internet le 7/11

Cette contribution fait état de la volonté de créer des passages piétonniers susceptibles d'apaiser la circulation automobile. Toutefois, ces dispositifs sont à même de rejeter une partie des flux automobiles vers les rues intérieures.

D'autre part, la traversée des piétons sera plus compliquée, compte tenu du double franchissement de la piste cyclable et de la voie automobile, avec de plus, une visibilité réduite liée à l'effet de masque des massifs plantés.

Il apparaît important que la voie principale puisse aussi recevoir les cyclistes, de façon à ce que la piste cyclable soit davantage réservée à la balade. C'est d'ailleurs un des problèmes rencontrés à Pornichet.

Sur un autre plan, les ombrières paraissent fragiles face aux intempéries et au vent notamment. L'usage de toiles, facilement démontables, serait mieux adapté.

Il est aussi demandé, lors des manifestations de plage éphémères, qu'un plan de stationnement soit précisé par la Ville.

Enfin, un dernier point est soulevé, relatif à l'obligation de casser la voirie à deux reprises, pour des questions liées au désamiantage et aux surcoûts engendrés par cela.

Contribution N°20 : Association « Vert Pays Blanc et Noir » - par internet le 7/11

L'association « Vert Pays Blanc et Noir », située à Kérozán sur Guérande, produit un document de dix pages résumé ci-après et consultable sur le registre dématérialisé déjà référencé.

L'association rappelle dans un premier temps l'objet de sa création et de son action au sein du territoire de la communauté d'agglomération Cap Atlantique : protection de la nature et amélioration du cadre de vie au sens large, réflexion sur l'urbanisme dans le cadre d'un développement soutenable, lutte contre les pollutions et nuisances et défense des intérêts collectifs de la population, y compris par la saisine de juridictions administratives et judiciaires.

Le dossier déposé fait suite à une question posée par l'association en novembre 2021 sur l'état du soutènement.

Le coût de l'opération : en 2021, le coût de la promenade de mer sur 5,5 km était estimé à 34 millions d'euros (hors remise en état du soutènement et désamiantage de la voirie). Or, dans le dossier d'enquête, il est indiqué un coût pour la tranche 1 pour la partie promenade de 40 millions d'euros pour seulement 1,4 km, ce qui correspondrait, en reportant cet indice de coût à l'ensemble de la promenade à un coût final de 143 millions d'euros, soit 420 % du chiffre initial.

Par ailleurs, le dossier fait état d'études géotechniques pouvant générer de nouveaux surcoûts. Pourquoi ne pas les chiffrer d'ores et déjà ? Il est aussi noté que le renforcement du mur de soutènement est estimé à 35 millions d'euros sur la tranche 1, sans donner de précisions quant au coût des travaux sur les soutènements sur les autres tranches.

Le réchauffement climatique et l'élévation du niveau de la mer : compte tenu des impacts prévisibles, d'évènements survenus comme la tempête de 1999 et des risques liés aux chocs mécaniques dus à la houle, la reprise du soutènement ne devrait-elle pas se faire à une hauteur supérieure à l'actuelle ? L'association fait par ailleurs référence à un document en cours d'élaboration, le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations), remis à jour à partir de 2023 et à une étude lancée sur le trait de côte conduite sur deux ans. D'éventuelles remises en question du projet peuvent-elles apparaître lorsque ces études auront abouti ?

Des remarques et suggestions sont également émises sur des aspects techniques : un mur courbe serait mieux adapté pour la résistance aux chocs ; le parement de pierres ne semble pas pertinent compte tenu des effets du vent et du sable. Une question concerne aussi les récentes tempêtes Céline, Ciaran et Domingos quant à leur prise en compte.

Des questionnements sont également portés quant aux références prises en compte dans l'étude et notamment par rapport au risque de submersion. Sont également rappelés un épisode récent d'inondation sur l'avenue de Lyon. L'infiltration par le sol a-t-elle étudiée en cas de submersion du remblai ? La question de l'éventualité d'un tsunami, en référence à un évènement de 1750 a-t-elle été prise en compte ?

Enfin, il est regretté que les deux enquêtes publiques concernant l'exutoire du Guézy et l'aménagement de la promenade n'aient pu être menées dans le même temps.

La durée de vie de l'aménagement : quelle est la durée de vie prévue pour l'aménagement de la promenade ?

Le bilan carbone : si le bilan carbone de l'éclairage public est compensé, ce n'est pas le cas pour la réalisation du remblai. L'association suggère que dans les mesures d'évitement, un choix soit opéré en matière de pistes cyclables vers des matériaux plus naturels et absorbables et que soit mesuré le bilan carbone des ombrières et des mobiliers urbains.

En matière de mesures compensatoires, l'association propose de limiter la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des voies, comme à Pornichet, avec comme double effet d'éviter des transferts de circulation et d'inciter les baulois à marcher, faire du vélo et prendre les transports en commun, doté de fréquences plus soutenues.

Une autre mesure de compensation est également proposée afin de prendre en compte les 2591 m² pris sur la plage sur les surfaces dévolues aux occupations de la plage lors de la clôture de la gestion de la concession par Véolia.

Les trames verts, bleue, brune et noire : sur le plan de l'éclairage public, rien ne semble indiquer leur influence sur la trame noire. Des questions sont posées quant à l'impact des luminaires colorés en haut des mâts, aux impacts sur les chiroptères et insectes ainsi que sur les plantations. Pourquoi ne pas prévoir des corridors noirs entre la forêt et la plage ?

La trame verte : si le SCOT (Schéma de COhérence Territorial) stipule que la plage de La Baule n'est pas concernée par la trame verte, l'association pense que la commune pourrait avoir l'ambition de conduire une politique d'aménagement soucieuse du déplacement de la petite faune sauvage entre les différents espaces verts prévus dans l'aménagement et demande par ailleurs si l'étude conduite l'a été en concordance avec l'atlas de la biodiversité récemment réalisé sur ce territoire.

Il est par ailleurs constaté sur la commune de Pornichet une appropriation de certains espaces par des oiseaux sauvages de petite taille dans les dunes sauvages et aussi dans les massifs récemment créés sur la promenade. L'association pose la question de savoir si les « espaces dunaires » prévus en limite de la plage seront suffisamment proches pour permettre une migration de l'avifaune attendue. Des propositions sont faites visant à ne pas niveler l'ensemble de la plage entre mars et mai et aussi à conserver certaines franges végétales près du rivage afin de maintenir une forme de biodiversité intéressante.

La trame bleue : l'association pointe un double effet lié aux travaux récents effectués sur le rehaussement de l'émissaire de Guézy, en ce qu'il empêche la remontée d'alevins et provoque gouttelettes et odeurs.

La trame brune : compte tenu des effets attendus sur la petite faune avec la création d'espaces plantés, l'association suggère la création de corridors sableux entre certains jardins et la plage.

Le mobilier urbain : des interrogations concernent la fiabilité des ombrières à l'égard des fortes tempêtes et aussi aux bruits métalliques que le vent est susceptible de transporter sur le voisinage.

L'avenue de Lyon : il est suggéré une vitesse sur cette avenue à 30 km/h au lieu de 50 km/h, compte tenu de la présence de nombreux cyclistes.

Les mesures de bruits, de pollutions... : une question est posée quant à la date de publication de ces mesures et à leur fréquence.

Contribution N°21 : Mme TARDIF - par internet le 8/11

Mme Tardif ne comprend pas qu'on puisse retirer « les emblématiques bancs métalliques blancs » de la promenade qui représentent la signature de La Baule-Escoublac, de même que les garde-corps et racks à vélos, également blancs. Elle ne comprend pas non plus la suppression de la végétation existante et se dit choquée par ce projet qui va banaliser la baie de La Baule.

Contribution N°22 : M et Mme DANIEL - par courrier déposé en mairie le 6/11

M. e Mme Daniel qui habitent en front de mer, boulevard Darlu au RDC, se disent à la fois étonnés par le projet et opposés à celui-ci, car la voie de circulation est bien trop rapprochée des immeubles. Pourquoi supprimer les plantations existantes et les remplacer par d'autres ? Ce sont des dépenses inutiles. Enfin, ils considèrent que la piste cyclable est dangereuse pour les piétons.

Contribution N°23 : Mme Françoise SORBETS - par internet le 9/11

Mme Sorbets n'est pas convaincue par le projet, compte tenu de son coût très conséquent et de son temps d'exécution. D'autres projets lui semblent plus urgents sur la commune (voirie, réseaux). Par ailleurs, l'exemple de Pornichet pose question : plus de stationnements qu'auparavant, promenade peu arborée. Pour elle, il conviendrait de conserver les bancs actuels et s'il y a changement, de les remplacer par des bancs avec des dossiers. Elle suggère que les bancs actuels puissent être vendus aux habitants.

Contributions N°24 et 25 : M. Xavier POURIEUX- par internet le 10/11

M. Pourieux a rédigé un même message adressé deux fois (contributions 24 et 25). Il estime que le tronçon récemment aménagé à Pornichet constitue un bon guide d'appréciation quant à l'aménagement à venir, côté La Baule-Escoublac. Il note que la piste cyclable est trop rectiligne, que son marquage est trop peu différencié et que les vitesses pratiquées y sont excessives, notamment celles des vélos électriques.

Plusieurs suggestions : rendre plus sécurisants les croisements piétons/vélos avec éventuellement des feux, « casser » l'aspect linéaire de la piste cyclable, étudier une limitation de la vitesse à 5 ou 10 km/h.

Sur un tout autre plan, M. Pourieux considère que la jonction entre la future promenade de mer et l'avenue de Gaulle reste bien confidentielle, alors même que cet espace central devrait être magnifié. L'esplanade liée à l'avenue Lajarrige offre un beau gradinement mais ne constitue pas pour lui une véritable place.

La végétation est certes présente sur le projet, mais pas assez ambitieuse. Attention aux îlots de chaleur ! Les ombrières seront-elles suffisamment résistantes aux intempéries du rivage ? Enfin, dernier point, il exprime des doutes qui concernent les palplanches en plastique recyclé ainsi que l'usage immodéré du bois (glissance, durabilité).

Contribution N°26 : Mme Monique TRILLOT - par internet le 9/11

Mme Trillot énonce deux remarques issues d'observations faites par rapport au récent aménagement de Pornichet en front de mer : le repérage des passages piétonniers par les automobilistes est très insuffisant et dangereux et absence de repérages sur la piste cyclable des nombreux passages piétonniers transversaux. Elle suggère que des panneaux puissent indiquer que la vitesse des vélos est limitée sur la piste qui leur est dédiée.

Contribution N°27 : M. Jean-F. MORREEUW - par internet le 10/11 - Cf. résumé contribution N° 15**Contribution N°28 : Mme Patricia GENIESSÉ - par internet le 10/11**

Mme Geniesse, 62 avenue de l'Hallali à La Baule-Escoublac, ne comprend pas que des travaux conséquents aient pu être conduits l'année précédant le lancement de l'aménagement, nécessitant de recasser à nouveau. Elle souhaiterait par ailleurs que soit élargie la piste cyclable en réduisant la bande plantée, avec le traçage d'une ligne médiane de séparation des deux flux.

Contribution N°29 et 30 : M. Michel HUNAUT - par internet le 10/11

M. Hunault, 15 allée des Pléiades à La Baule-Escoublac, a rédigé deux courriels successifs au contenu globalement similaire. Il salue dans un premier temps la volonté exprimée à travers le projet d'aménagement de veiller à sécuriser piétons et cyclistes. Il considère toutefois que la notion de transport public est oubliée et propose qu'un espace lui soit dévolu (en lieu et place du stationnement par exemple). Ce transport moderne répondrait à un objectif largement débattu sur le plan national.

Contribution N°31 : M. Louis SANCHEZ - par internet le 10/11

M. Sanchez, 6 avenue des Nébuleuses à La Baule-Escoublac, considère que le projet de promenade correspond bien aux attentes de la population (moindre place laissée aux voitures, liaisons douces confortables, paysage). Le tracé général lui paraît toutefois monotone. Les futurs carrefours de la promenade avec les avenues Lajarrige et du général de Gaulle lui semblent banals. Il conviendrait pour lui de donner du rythme à cet aménagement qui court sur plus de 5 km, sans porter atteinte à la courbe de la baie. Il y a un manque de repères. C'est ainsi que le débouché de l'avenue du général de Gaulle mériterait une attention particulière, l'édification par exemple d'un repère d'une vingtaine de mètres de hauteur imaginé par le biais d'un concours. Ce signal serait à même de marquer fortement l'image de la baie de la Baule au plan international.

Contribution N°32 : Mme Béatrice GUEROUI - sur registre en mairie-annexe Lajarrige le 6/11

Mme Guéroui, 37 avenue de la Grande Dune à La Baule-Escoublac formulent plusieurs remarques fondées sur l'aménagement de Pornichet : des largeurs insuffisantes pour le croisement des automobiles et aussi des cyclistes qui ne peuvent se doubler. Elle regrette l'absence d'une voie dévolue aux services d'urgence et aussi d'un passage dédié au petit train.

Deux autres remarques concernent le mauvais positionnement des bancs devant la piste cyclable et non plus face à la mer, ainsi que le marquage insuffisant des passages piétonniers.

Contribution N°33 : Mme Monique YOU - sur registre en mairie-annexe Lajarrige le 7/11

Mme You regrette un manque d'informations sur certains éléments du mobilier urbain projeté : entourages des massifs plantés, appuis-vélos, accoudoirs des bancs. Il conviendrait d'éviter les barres métalliques coupantes installées à Pornichet et d'utiliser des barres cylindriques, mieux adaptées à leur préhension par les personnes âgées. De même, le nombre de places de stationnement PMR lui semble insuffisant.

Contribution N°34 : M. Philippe GERVOT- sur registre en mairie-annexe Escoublac le 9/11

Ancien maire-adjoint de la commune de La Baule-Escoublac et membre de la Ligue contre la Violence Routière, M. Gervot propose de limiter la vitesse automobile à 30 km/h sur l'ensemble de la future promenade et à 20 km/h sur les espaces de conflits des avenues Lajarrige et de Gaulle. Maintenir la vitesse à 50 km/h, c'est « ignorer que le risque de mortalité d'un piéton est de 60% en cas de choc à 50 km/h, alors qu'il est de 15% à 30 km/h ».

Contribution N°35 : Mme Patricia CLEMENT - sur registre en mairie de La Baule le 10/11

Mme Clément émet plusieurs remarques concernant l'aménagement de Pornichet, l'éclairage public, jugé trop faible et peu sécurisant, l'absence de sens de circulation sur la piste cyclable, le nombre insuffisant de bancs. Elle suggère que soient implantés de petits kiosques comme à Saint-Nazaire et de réduire les surfaces dévolues aux restaurants de plage (moins de place laissée aux promeneurs et vue désagréable sur les toitures depuis la promenade).

D'autres suggestions concernent une meilleure signalisation des traversées piétonnes et l'interposition d'un espace suffisant entre la voie et le stationnement pour l'ouverture des portières.

Contribution N°36 : Mme Françoise SCELLES - sur registre en mairie de La Baule le 10/11

Mme Scelles, après examen du projet, considère que les dispositifs des modes de circulation sont bien délimités, mais regrette que les espaces plantés entre les deux voies de circulation soient supprimés. Elle propose, en ce qui concerne ce projet qui va coûter très cher, un nouvel éclairage, celui de Pornichet n'étant pas convaincant, la plantation de pins sur la plage, la réfection des voiries sur le reste de la Ville. En définitive, elle préfère que les édiles soient félicités « pour leur bonne gestion que pour des projets luxueux et onéreux ».

Enfin, Mme Scelles insiste sur la nécessité de reprendre le mur de soutènement sur l'ensemble de la baie, y compris plage Benoit.

1.6 - THÉMATIQUES PRINCIPALES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC (Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse)

L'enquête publique unique concernait d'une part la demande de permis d'aménager liée à la réhabilitation de la promenade de la Baule-Escoublac et d'autre part une demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, dans le cadre de la réfection des ouvrages de soutènement. La plus grande part des contributions a intéressé le projet d'aménagement du front de mer et ses caractéristiques, certaines d'entre elles concernant parfois les deux aspects de cette enquête publique unique.

Dix thèmes principaux se dégagent ainsi des observations recueillies, souvent diverses et bien étayées et un dernier chapitre (observations diverses) est relatif à un ensemble de points spécifiques :

- 1- Les liaisons douces et la sécurité
- 2- Le mobilier urbain
- 3- La circulation automobile et le bruit
- 4- L'éclairage public
- 5- La végétation et le paysage
- 6- Les « passes » de Gaulle et Lajarrige
- 7- La plage et les locaux commerciaux
- 8- Le coût de l'opération
- 9- Le mur de soutènement et les risques de submersion
- 10- Les aspects environnementaux, le bilan carbone et les mesures de compensation
- 11- Observations diverses

Ces thèmes ont servi de support à la rédaction du procès-verbal de synthèse qui fut remis au maître d'ouvrage le 17 novembre 2023. Ils sont résumés ci-après en textes encadrés, avec le repérage des observations les concernant.

Les réponses du maître d'ouvrage, issues du mémoire adressé au commissaire-enquêteur dans les délais impartis, figurent ensuite dans le prolongement de chacune des questions soulevées par l'enquête publique (textes en caractères gras, en italiques).

1.6.1 - Les liaisons douces et la sécurité

(Contributions nos 2 – 3 – 6 – 8 – 9 – 16 – 19 – 22 – 24 – 26 – 28 - 35)

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

Réponse générale à la thématique : L'équipe de maîtrise d'œuvre a cherché à tirer les leçons de l'expérience de Pornichet pour bâtir sa proposition d'aménagement, et tout particulièrement sur cette thématique de partage de l'espace entre piétons et cyclistes. De nombreuses différences existent ainsi entre les deux projets.

Il nous semble cependant utile d'exposer notre point de vue général sur la question. Notre volonté première a été de « tranquilliser » l'usage de la voie cycle afin de limiter au maximum les usages abusifs de cet espace. De nombreuses dispositions ont ainsi été prises pour apaiser la circulation des cycles et en particulier celle d'installer des chicanes en amont de chaque traversée piétonne, dans les deux sens de circulation, afin de sécuriser les traversées piétonnes.

A nos yeux, le plus important reste de ne pas donner un caractère trop « routier » à cette voie cycle, en mobilisant de façon démesurée l'utilisation de marquage au sol et de signalisation à caractère routier.

Nous pensons en effet que plus cette voie ressemblera à une route classique, plus les cyclistes en feront un usage libéré de la nécessité de faire preuve de vigilance et rouleront plus vite que de raison. Il est donc important de proposer une image d'apaisement de la voie cycle afin que l'attention des usagers se porte sur l'ensemble de leur environnement et pas seulement sur le respect des seuls éléments de signalétique qui donneront le sentiment d'évoluer dans un espace prioritaire où tout serait permis.

La future piste cyclable suscite notamment beaucoup d'interrogations et de craintes : une largeur jugée trop faible, bien qu'il ait été dit à chaque requérant présent lors des permanences que la piste cyclable prévue à La Baule-Escoublac avait une largeur de 3,5 m à 4 m et non 3 m comme à Pornichet.

Réponse : La largeur de la piste cyclable est de 4m ; elle permet différents usages du cycle. Elle fait donc un mètre de plus que sur le front de mer de Pornichet.

Ce dimensionnement a été étudié et partagé avec les services de la ville.

De nombreux contributeurs mettent aussi en avant le développement de la pratique du vélo depuis quelques années avec notamment l'émergence du vélo électrique et par là-même des usages très différents (cyclistes pressés, vélos et trottinettes électriques roulant à 20 km/h, vélos-cargos, balade familiale avec petits vélos et trottinettes).

Réponse : Le développement de la pratique du vélo depuis quelques années à bien été pris en compte, cela fait partie des éléments programmatiques forts du projet : le partage de l'espace privilégiant les modes doux, c'est pourquoi une piste cyclable en 'Site propre' est mise en œuvre. Un certain nombre d'arrêtés municipaux pourront en outre régler l'utilisation de la piste cycle.

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

Réponse : Les problématiques de conflit des usages ont été appréhendées et des dispositifs sont prévus dans le cadre du projet à cet effet : chicanes (voir ci-dessus) passages cloutés sur la piste cyclable, avec bandes d'éveil à la vigilance de part et d'autre ; ralentisseurs en marquage résine sur la piste cyclable en amont de chaque traversée piétonne et chaque zone piétonne ; pictogrammes en marquage résine « piétons » et « cycles » pour signifier aux usagers la dévolution des espaces ; bordure en relief délimitant longitudinalement la piste cyclable. De plus une différenciation des matériaux entre piste cyclable et promenade piétonne est prévue. Une attention très particulière sera apportée à la sécurisation des traversées piétonnes.

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

Réponse : Ces suggestions, qui viendraient en plus des éléments déjà prévus et listés précédemment, seront étudiés en phase de préparation de chantier et de validation de la planche d'essai. La nécessité d'intégrer des dispositifs de sécurisation complémentaires pourront alors être décidés par la Ville. Sur les passages piétons, il sera étudié la possibilité de mettre en place de part et d'autre de la voirie des dispositifs d'éclairage passif par plots verre rétro-réfléchissants

Il est aussi suggéré d'augmenter le nombre d'appuis-vélos.

Réponse : Le nombre d'appuis vélos prévus est déjà environ trois fois supérieur à l'existant. Cf. Bilan exposé en concertation : Existant : 130 appuis vélos ; Projet : 480 appuis vélos, sur l'ensemble de la promenade de mer. En outre de nombreux espaces d'opportunités sont déjà à l'étude pour compléter l'offre existante en haute saison à l'aide d'appuis vélos démontables dans un objectif envisagé de doublement de la quantité de mobilier.

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

Réponse : Il sera effectivement beaucoup plus confortable d'emprunter la piste cyclable, c'est d'ailleurs une ambition du projet. Néanmoins, l'usage de la chaussée par les cyclistes est dans tous les cas possible. Un certain nombre d'arrêtés municipaux pourront en outre régler l'utilisation de la piste cycle.

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

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

Réponse : *Il semble que le plan soit mal interprété : actuellement la traversée se fait en deux temps par une traversée de la voirie côté mer sur plus de 7m ; puis une traversée de la voirie côté terre de plus de 6m ; un « ilot refuge » de 2m est présent entre les deux.*

Le projet prévoit également un franchissement en deux temps pour chaque traversée : d'abord la traversée de la piste cyclable sur 4m de large, puis la traversée de la voirie sur 6,40m ; un « espace refuge » de 2,50m est ménagé entre les deux temps de la traversée de manière à ce que le piéton soit en sécurité avant et après chaque franchissement.

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

Réponse : *Pour rappel de nombreux dispositifs sont déjà prévus dans le cadre du projet : Passages cloutés sur la piste cyclable, avec bandes d'éveil à la vigilance ; ralentisseurs en marquage résine sur la piste cyclable en amont de chaque traversée piétonne et chaque zone piétonne ; pictogrammes en marquage résine réguliers pour les piétons et les cycles pour signifier aux usagers la dévolution des espaces ; bordure en relief délimitant la piste cyclable ; de plus une différenciation des matériaux entre piste cyclable et promenade piétonne est prévue.*

Un éclairage plus soutenu autour des carrefours est également prévu par le projet conformément aux dispositions d'usage.

En revanche le traitement des traversées piétonnes de la piste cyclable à l'aide de feux n'est pas souhaitable : le mode de gestion de la temporisation d'un tel dispositif, à l'échelle de la Baie serait difficilement réalisable.

Des fourreaux réservoirs sont prévus, sur Lajarrige notamment, pour permettre la mise en place future de feux de signalisation sur les traversées.

1.6.2 - Le mobilier urbain

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

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

Réponse : *Le choix des mobiliers est un choix partagé, le projet « conserve » le même type de bancs, le choix a été fait de remplacer le modèle tout métal par un modèle métal et bois pour des raisons d'entretien. Tout le reste des mobiliers seront toujours en métal peint en blanc. D'autre part, la position des bancs n'est pas en limite de piste cyclable mais bien en bordure de promenade piétonne, avec certes un décalage des bancs qui les éloigne de 4m par rapport à la mer, mais qui permet de libérer de tout obstacle la promenade piétonne.*

La position actuelle des bancs est en effet une source de conflits entre les différents usagers du front de mer. De plus leur position est essentiellement liée à la nécessité d'éloigner les assises de la voirie toute proche.

Dans le cadre du projet la voirie est dorénavant très éloignée de la promenade. Notre parti pris a donc été de positionner les bancs en rives des espaces verts afin de profiter de leur ombrage et fraîcheur en été, afin aussi de libérer une surface piétonne la plus généreuse possible. Notre ambition est de garantir un bon fonctionnement de la Promenade de Mer dans chacune de ces conditions d'utilisation : notamment en été quand les foules la fréquentent.

Eloigner les bancs de la plage est donc un choix de conception, en tant que tel. Il a bien sûr été discuté en phase de concertation réglementaire avec les Baulois et a été majoritairement accepté.

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

Réponse : Les ombrières ont fait l'objet d'études structurelles pour garantir leur solidité et leur pérennité. Le dimensionnement de ces ouvrages a été réalisé en prenant en compte les contraintes climatiques réglementaires applicables au niveau de La Baule-Escoublac.

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

Réponse : Les ombrières ont fait l'objet d'études d'ensoleillement assistées par ordinateur afin de définir la hauteur, et la section des lames en fonction de leur volumétrie d'ensemble.

Faisant face au sud, les ombrières font ainsi profiter de leur ombre portée optimale (en pied) aux heures les plus chaudes (de 11h à 15h) entre les mois de mai et d'août.

Dans leur phase de conception, différents principes de masque ont été envisagés et notamment les toiles tendues. Ce type de dispositif n'a pas été retenu pour différentes raisons et principalement pour leur manque de résistance au vandalisme. Les ombrières étant relativement basse (3.20m), les toiles auraient pu faire l'objet d'actes gratuits et malveillants.

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

Réponse : Le choix de maintenir ou non le garde-corps se fera dans les mois à venir selon les préconisations du Bureau de Contrôle missionné par la Ville, cette décision se fera donc selon une lecture réglementaire. S'agissant de leur aspect, leur choix sera validé avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), tout comme celui des mains-courantes.

Dans les tranches ultérieures on rencontre globalement moins de garde-corps mais la nécessité d'y recourir relèvera là aussi du Bureau de Contrôle.

En revanche, les descentes de plages (rampes et escaliers), quels que soient les secteurs, seront bien entendu pourvues d'un dispositif contre la chute de type « main courante » dont le dessin a été étudié de manière à répondre aux mêmes normes que celles qui s'imposent aux garde-corps.

L'ergonomie du dispositif (la qualité de la préhension notamment) a bien entendu fait l'objet d'une attention particulière ; les lisses et mains courantes proposées seront toutes de section circulaire, sachant que le choix du modèle se fera également en concertation avec l'ABF. De telles dispositions ne présentent pas, par nature, de risque de coupure à la préhension.

1.6.3 - La circulation automobile et le bruit (Contributions nos 10 - 20 - 22 - 34)

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

Réponse : *L'aménagement de la Promenade de mer dans sa conception est adapté à une limitation à 50 km/h tout aussi bien que 30 km/h. Le projet n'est donc pas discriminant sur ce point. La vitesse de circulation autorisée sur la Promenade de mer relève donc d'un choix établi en fonction d'un certain nombre de données dont l'interprétation a été faite à un instant T. Ces données étant en permanente évolution, un choix différent pourra être fait par la Ville en cours de vie de l'aménagement.*

Une critique est faite quant à l'absence de dispositions visant à réduire le nombre de moteurs thermiques sur le boulevard (pollutions).
Mais les critiques essentielles relatives au maintien du 50 km/h, sauf sur les plateaux aménagés, le sont :

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

Réponse : *Les zones à vitesse limitée (30 km/h maximum) représentent environ 40% du linéaire réaménagé de la première tranche de travaux. A ce linéaire s'ajoutent plusieurs carrefours giratoires à niveau ainsi qu'une diminution importante de la largeur roulante, qui impliquent une réduction naturelle de la vitesse. En outre il est rappelé que les comptages et mesures de vitesse sur le front de mer, réalisés en période haute (août) et basse (novembre) concluent à des vitesses moyennes, sur les différents sites de mesures, comprises entre 30 et 40 km/h.*

Il est en effet correct d'affirmer qu'une réduction de la vitesse induit une baisse du niveau sonore. Celle-ci serait très relative en regard des vitesses moyennes mesurées à l'occasion du projet.

En outre le partage des flux plus clair, avec de larges espaces dévolus aux mobilités douces (notamment la mise en site propre large des déplacements cyclables) et la géométrie des aménagements projetés participent à la sécurisation des flux. L'éloignement des piétons de la chaussée, et la bande plantée située le long de la chaussée, limiteront également la possibilité pour les piétons de traverser en dehors des passages prévus à cet effet.

La promotion des moteurs électriques a été engagée par la ville de la Baule : le déploiement de nombreuses bornes de recharges pour véhicules électriques sur le territoire communal est en effet en cours, la ville ayant chargé la société Easy-Charge de la mise en place des bornes.

Nous précisons cependant que le boulevard de mer n'étant globalement pas pourvu de réseau de distribution électrique suffisamment dimensionné, il n'est pas prévu en l'état l'installation de bornes sur le front de mer, mais dans les rues adjacentes.

Toujours sur le plan du bruit, les analyses produites sont également contestées car elles s'appuient sur des valeurs moyennes et constantes, alors que les bruits les plus stressants sont localisés en certains endroits et souvent de courte durée.
Il est aussi demandé que les mesures de bruits et de pollutions soient publiées, selon une fréquence à organiser.

Réponse : *L'étude acoustique pour le projet de réaménagement du remblai de la Baule s'appuie sur les textes réglementaires et normes applicables (cf. Rapport acoustique 2021-287-003 §4.1). Les indicateurs d'analyse et de définition des objectifs sont en effet des indicateurs moyens annuels. Il n'existe pas d'objectif réglementaire applicable avec des indicateurs acoustiques de type « événementiels » (pour les bruits de courtes durées). Pour l'aspect de « localisation des bruits à certains endroits », les 4 emplacements de mesure ont été choisis en regard avec le projet et validés par la commune. Il n'est pas possible de réaliser des mesures sur la totalité du front de mer. Les campagnes de mesures de bruits et de pollutions ne sont pas prévues pour la phase chantier. Toutes les entreprises qui travailleront pour la ville respecteront les normes en vigueur sur la question des pollutions et des émissions de bruit ; Elles se conformeront également aux arrêtés municipaux en vigueur sur les plages horaires de travail.*

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

Réponse : *L'aménagement de la Promenade de mer dans sa conception est adapté à une limitation à 50 km/h tout aussi bien que 30 km/h. Le projet n'est donc pas discriminant sur ce point.*

1.6.4 – L'éclairage public (Contributions nos 3 - 9 - 20 - 35 - 36)

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

Réponse : *la géométrie de l'ouvrage, avec l'encorbellement, rend très complexe le passage de réseaux jusqu'au muret. Le choix a été fait malgré cette complexité d'intégrer un éclairage au niveau des accès aux descentes de plage, ces accès étant traités de façon spécifique avec un profil permettant des pénétrations de réseaux.*

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

Réponse : *Le projet d'éclairage respecte la norme NF EN 13201, relative aux performances en matière d'éclairage, et l'arrêté du 27 décembre 2018, relatif à la prévention contre les nuisances lumineuses, documents réglementaires en vigueur.*

Le diagnostic écologique a mis en évidence que l'éclairage lumineux sur la promenade était un enjeu fort, notamment pour la migration et la reproduction de l'avifaune fréquentant les lieux. L'éclairage artificiel est également susceptible de perturber les activités nocturnes de certaines espèces lucifuges telles que les chiroptères ou les insectes.

Cette réflexion a été intégrée dès le début dans la conception du projet. Dans cette logique, le projet d'éclairage favorise les sources lumineuses orientées vers le sol avec des optiques permettant de focaliser le flux lumineux vers les surfaces nécessitant d'être éclairées, sans pollution lumineuse. Les couleurs chaudes sont privilégiées ; aucune lumière bleue risquant de perturber les rythmes des animaux ne sera installée. Le niveau de luminosité sera modulé en fonction des besoins, des secteurs ainsi que des plages horaires.

De plus, des baisses du niveau d'éclairage sont prévues la nuit sur certains créneaux horaires. Le système de gestion mis en place permettra de réduire de façon modulable l'éclairage sur les niveaux d'éclairage et les plages horaires.

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

Réponse : *Au vu de ce qui précède, la Ville n'a pas jugé nécessaire de procéder à une étude complémentaire.*

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

Réponse : *Les 2 projets ne sont pas comparables tant du point de vue de l'implantation des mobiliers dans le profil de voirie que de leur hauteur de feux.*

Un travail de cohérence entre les 2 projets a en effet été mené mais il s'est opéré en priorité sur l'utilisation d'un mobilier identique, c'est-à-dire sur le caractère diurne de la proposition. Mais les candélabres sont plus hauts, ils sont implantés plus près de la voirie et les niveaux d'éclairage et température de couleurs ont été définis en fonction de ces contraintes et non de celles du projet voisin.

Sur la question de la sécurité nous pouvons cependant préciser que les carrefours et passages-piétons présenteront un éclairage plus important pour en améliorer la sécurité, et d'une manière plus générale que tous les niveaux d'éclairage réglementaires seront atteints par le projet d'éclairage.

1.6.5 – La végétation et le paysage (Contributions nos 9 - 20 - 22 - 36)

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

Réponse : *Dans le cadre de l'aménagement projeté, les plantations existantes ne pourront pas être maintenues en lieu et place puisque le cœur du projet est de repenser le profil complet du boulevard de mer afin de redistribuer le partage de l'espace en faveur des piétons et des modes de déplacement doux. L'emplacement des surfaces de plaines terres existantes ne permet pas d'accueillir ce nouveau profil et les plantations nécessitent donc d'être remplacées. Cependant pour certains sujets à même de supporter des transplantations, la possibilité d'un déplacement vers de nouvelles surfaces de pleine terre est à l'étude.*

A noter que les surfaces de pleine terre perdues sont largement compensées par celles qui seront créées puisqu'un doublement est prévu.

Planter a en effet un coût, tout relatif cependant, en regard des bénéfices que ces plantations apporteront à l'ensemble du vivant, humains compris. La réponse ci-après expose en détails les atouts du projet végétal de la Promenade de mer.

Ce sont bien 800 arbres qui seront plantés sur la Promenade de mer à l'échelle de la Baie.

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

Réponse : des plantations arborescentes sont bien prévues en haut de plage. En haut de plage, les espaces dunaires créés dans le cadre du projet sont plantés de cyprès de Lambert et de Tamaris. Il n'est pas possible de planter de pins sur la plage entre l'avenue De Gaulle et l'avenue de Lyon pour des raisons de conditions de milieux. La validation de la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) sera nécessaire pour le choix de la variété des sujets et l'emplacement de leurs plantations.

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

Réponse : Le diagnostic écologique réalisé dans le cadre du projet recense peu d'enjeux écologiques sur le remblai et aux abords. En effet, la quasi-absence de milieux naturels, la sur-fréquentation du site, la densité routière ainsi que l'entretien régulier des massifs horticoles rend le site peu favorable aux espèces. En période de migration ou d'hivernage, les oiseaux fréquentent peu le remblai et préfèrent rester dans les bandes de jardin présentent au nord de celui-ci.

Les plantations (doublement de la surface végétalisée) prévues dans le cadre du projet sont autant de mesures d'amélioration de la trame verte pour les espèces, participant à créer de nouveaux habitats favorables dans un contexte urbain marqué.

Les essences sont sélectionnées par rapport à leur caractère indigène et à leur capacité d'adaptation au contexte très spécifique d'un bord d'océan (vent, atmosphère saline, nature du substrat), en se référant notamment aux inventaires des conservatoires régionaux. Le choix des essences permettra de reconstituer des biotopes favorables au développement de la biodiversité.

Le haut de plage sera également concerné par des mesures de plantation afin d'estomper la rupture liée à la présence du mur de soutènement. La mise en place de ce cordon dunaire consiste à implanter des zones en Oyat avec mise en défens par des ganivelles. Ces zones seront également enrichies par la plantation des cyprès de Lambert et Tamaris (pour mémoire il n'est pas possible de planter de pins sur la plage entre l'avenue De Gaulle et l'avenue de Lyon pour des raisons de conditions de milieux). La recréation de ces zones de végétation naturelle, de type dunaire sera favorable à la faune et à la recolonisation d'une flore dunaire.

Le sujet de la présence d'algues sur la plage relève uniquement des opérations de nettoyage réalisées par la commune. Le projet en lui-même n'est pas susceptible de venir aggraver la situation actuelle.

1.6.6 – Les « passes » de Gaulle et Lajarrige (Contributions nos 16 - 25 - 31)

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

Réponse : *L'esplanade Lajarrige a été conçue comme un marqueur plus urbain du projet. Une capacité d'accueil plus importante a été souhaitée sur ce secteur notamment pour l'installation d'animations à caractère événementielles en lien avec l'avenue commerçante d'un côté et la plage de l'autre. Son caractère plus minéral est à la fois le résultat de cette contrainte programmatique et de la volonté de démarquer ce secteur du reste de l'aménagement, disons plus « courant ». Cette dimension remarquable de l'aménagement à cet endroit est soulignée par la présence des ombrières qui agissent à la fois comme marqueurs et ont en même temps vocation à apporter la fraîcheur que les plantations apportent sur les secteurs « courants »*

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

Réponse : *L'aménagement sur ce secteur restera au stade de l'esquisse pendant quelques années encore. Le projet est certainement imparfait et fera vraisemblablement l'objet de nouvelles phases de concertation en amont des demandes d'autorisations qui seront déposées tranche par tranche. A cette occasion, des propositions d'aménagement plus détaillées pourront être remises en débat et les attentes du public seront écoutées et discutées. Pour mémoire la « passe De Gaulle » est localisée dans la troisième tranche de travaux.*

1.6.7 – La plage et les locaux commerciaux (Contributions nos 17 – 20 - 35)

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

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

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

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

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

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

Réponse : *Deux états sont à distinguer, en haute et basse saison.*

Seuls les locaux « en durs » font l'objet d'un traitement architectural. Les contraintes associées à l'aléa marin, très fort sur le périmètre de la première tranche de travaux en particulier, imposent de concevoir des structures robustes et résilientes.

Les contraintes liées aux implantations et emprises des établissements de plage dépendent de La Concession de Plage entre les services de l'Etat et le concessionnaire. Le traitement de chaque établissement sera vu au cas par cas, avec entretien avec chacun des exploitants, la ville étant en contact direct avec l'ensemble des établissements de plage.

Concernant l'erreur de relevé sur l'ensemble bâti « Club des léopards – restaurant O Bord de l'O », la remarque est bien prise en compte dans le cadre des études.

1.6.8 – Le coût de l'opération

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

Les contributions concernant le coût de l'opération revêtent différents aspects :
Pour deux contributeurs, c'est beaucoup d'argent pour pas grand-chose.

Réponse : *Le ratio global de l'aménagement est de 250 € au m2. Ce coût au m2 est dans la moyenne des ratios d'aménagement d'espaces publics à l'échelle nationale.*

Pour deux autres, le surcoût dû au désamiantage aurait pu être évité.

Réponse : *La recherche d'amiante dans les matériaux hydrocarbonés est une obligation réglementaire. Le retrait des matériaux contenant de l'amiante, avec les précautions sanitaires et réglementaires nécessaires, est un préalable indispensable à la réalisation des travaux de rénovation de la Promenade de Mer.*

Le choix de réaliser ces travaux de manière anticipée relève d'une nécessité de réduire le délai de chantier : Il n'est pas possible, tant d'un point de vue réglementaire que sanitaire, de faire intervenir d'autres entreprises (exemple : pose de bordures ou de réseaux souples) durant le chantier de désamiantage. Ainsi, les mois de chantier relatifs au désamiantage, s'ils avaient été réalisés dans une même temporalité que les travaux de réaménagement, n'auraient eu pour effet que de rallonger le délai général des travaux.

La reconstruction d'un enrobé provisoire, qui a été dimensionné au plus restreint, aurait été nécessaire dans tous les cas, pour permettre la circulation des engins de chantier d'une part, et le maintien de la circulation des véhicules de secours d'autre part.

La réalisation de ces travaux de désamiantage relève d'une nécessité d'obtenir une subvention FEDER-ITI pour l'été 2023.

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

Réponse : La Ville rappelle consacrer chaque année environ 10M€ à l'entretien des voiries

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

Réponse : Les chiffres avancés par le contributeur sont partiellement mélangés. Il a été indiqué par la municipalité, en 2021, un coût de promenade estimé à 34 millions d'euros HT (hors remise en état du soutènement et désamiantage de la voirie).

Le premier secteur de travaux, pour la partie Espaces publics, représente un coût de 9 millions d'euros HT environ, ce qui est conforme au montant initialement annoncé en 2021, puisque représentant 26 % du budget annoncé pour 27 % du linéaire de promenade. Il n'est à ce titre pas juste d'affirmer que la promenade présentera un coût final multiplié par quatre.

Les diagnostics structures et géotechniques réalisés au deuxième semestre 2021 ont conclu à l'impossibilité de conserver l'ouvrage poids surmonté de l'encorbellement (situé entre l'avenue de la Duchesse Anne et l'avenue de Saumur), donc à la nécessité de le reconstruire, pour des questions de durabilité, mais surtout de sécurité (protection des biens et des personnes, défense contre la mer, maintien du trait de côte). Les conclusions ne sont pas les mêmes pour les ouvrages poids béton ou maçonné sur le reste du linéaire, pour lesquels il n'est pas prévu de reconstruction.

Le coût important que représente le chantier de génie civil de la tranche 1, estimé à 20 millions d'euros HT environ (la consultation des entreprises étant en cours), représente la majeure partie des travaux de reconstruction à faire sur l'ensemble du front de mer ; dans les tranches suivantes, les seuls travaux de reconstruction nécessaires seront réalisés en tranche 2 jusqu'à l'avenue de Saumur seulement, soit sur un linéaire environ 2 fois moindre que ceux entrepris en tranche 1.

Dans les autres tranches aucun travaux de reconstruction lourds ne seront nécessaires ; une extrapolation du coût de réalisation de la tranche 1 à l'ensemble du front de mer n'est donc pas possible.

1.6.9 – Le mur de soutènement et les risques de submersion (Contributions nos 20 - 36)

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

Réponse : Selon les dernières prévisions du GIEC, nous avons vérifié le projet vis-à-vis de la cote Xynthia + 1m ; il est précisé que cette cote est actuellement située au pied de mur de soutènement (haut de plage). Les points hauts des différents ouvrages sont actuellement compris entre +1,5m et +3,5m par apport à cette cote, ce qui correspond donc à une cote comprise entre Xynthia + 2,5m et Xynthia + 4,5 m.

Les études ont pris, prennent et prendront en compte toutes les données du PAPI, du GIEC, ou tout document réglementaire en vigueur. Ce sera également le cas pour les tranches futures de travaux, notamment l'Esplanade Benoit dont l'altimétrie est plus basse.

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

Réponse : *La prise en compte des tempêtes récentes, et d'une manière générale des conditions climatiques exceptionnelles sont prises en compte dans le projet général, et plus précisément vis-à-vis des établissements et locaux de plage, dans le respect des données du PAPI, du GIEC, ou tout document réglementaire en vigueur.*

Concernant l'épisode d'inondation de l'avenue de Lyon, celui-ci est dû à une surcharge du ruisseau Mazy et non aux tempêtes récentes.

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

Réponse : *Les parements en pierre sont tout à fait adaptés à des conditions d'exposition maritimes au vu des murs maçonnés anciens actuellement présents côté Pornichet et sur une part non négligeable du linéaire de la baie, ainsi qu'au niveau des quais du port de La Baule et du Pouliguen.*

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

Réponse : *L'ensemble des données des diagnostics géotechniques et structurels, ainsi que les contributions des riverains seront pris en compte lorsque les études de rénovation de l'esplanade Benoit et de l'ouvrage de soutènement de l'esplanade démarreront.*

La Ville prend note de l'urgence relevée et si nécessaire, une intervention ponctuelle sera diligentée.

1.6.10 – Les aspects environnementaux, le bilan carbone et les mesures de compensation (Contribution n° 20)

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

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

Réponse : *Des projections assez fines des dépenses carbonées liées au chantier ont déjà été réalisées, notamment dans le cadre des discussions avec les services de l'Etat, sur le choix des solutions de reconstruction de l'ouvrage en encorbellement. A cette occasion, le critère « bilan carbone » a été déterminant puisque la solution retenue par les services de l'Etat est celle qui présentait la dépense carbonée la plus faible, et d'assez « loin ».*

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

Réponse sur le volet environnemental :

Le projet prévoit de doubler les surfaces non minérales du projet. La part des surfaces d'espaces verts, sur la tranche 1 des travaux, passe de 2 700 m² à 5 500 m² environ. La quasi-totalité des eaux pluviales de la piste cyclable et de la promenade côté plage s'écoulera jusqu'aux espaces verts et s'infiltrera de manière diffuse dans le sol (les tests géotechniques ont conclu à une très bonne perméabilité du sol). L'utilisation de matériaux perméables pour la piste cyclable n'a donc pas été retenue.

Par ailleurs, il est précisé que les ouvrages d'infiltration des eaux pluviales des voiries et stationnement seront dépollués avant infiltration, par mise en place de dispositifs filtrants.

En outre, nous ajoutons que les marchés de travaux prévoient l'utilisation de matériaux recyclés pour la constitution des assises (granulaires et hydrocarbonées) et revêtements (enrobés), ainsi que pour les remblaiements de tranchées.

Rappel du point 3 sur la limitation à 30

(...) En outre le partage des flux plus clair, avec de larges espaces dévolus aux mobilités douces (notamment la mise en site propre large des déplacements cyclables) et la géométrie des aménagements projetés participent à la sécurisation des flux. L'éloignement des piétons de la chaussée, et la bande plantée située le long de la chaussée, limiteront également la possibilité pour les piétons de traverser en dehors des passages prévus à cet effet.

La promotion des moteurs électriques a été engagée par la ville de la Baule : le déploiement de nombreuses bornes de recharges pour véhicules électriques sur le territoire communal est en effet en cours, la ville ayant chargé la société Easy Charge de la mise en place des bornes. Nous précisons cependant que le boulevard de mer n'étant globalement pas pourvu de réseau de distribution électrique suffisamment dimensionné, il n'est pas prévu en l'état l'installation de bornes sur le front de mer, mais dans les rues adjacentes.

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

Réponse : Veolia est titulaire d'un titre de concession auprès de la Ville pour la gestion et l'entretien de la plage. Cependant le plan plage qui régit les occupations de la plage est géré par la DDTM qui elle-même concède une partie du DPM directement auprès des exploitants de plage jusqu'en 2029.

1.6.11 – Observations diverses

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

Réponse : Sur la Baule, le parcours du petit train a fait l'objet de plusieurs échanges menés entre la municipalité, la maîtrise d'œuvre et l'exploitant concerné. Des espaces de stationnement sécurisés, en dehors de la chaussée, seront aménagés, et seront accolés à un espace piéton (trottoir pour les arrêts situés côté immeubles, accolés à une traversée piétonne pour les arrêts côté plage). L'emprise du front de mer ne permet pas néanmoins d'affecter une voie propre au petit train.

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

Réponse : *l'emprise disponible ne permet pas d'aménager un site propre aux véhicules de secours et aux transports en commun. En cas d'intervention d'urgence, il sera possible aux véhicules de secours d'emprunter la piste cyclable, suffisamment dimensionnée pour en supporter le trafic. Ce point a été étudié et validé avec les services du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours), de la PN (Police Nationale) et de la PM (Police Municipale). La fréquence accrue des transports en commun est un sujet qui sera relayé au gestionnaire de transport. De plus, les tracés des lignes et les fréquences ont déjà été modifiés par le gestionnaire.*

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

Réponse : *Le stationnement « longue-durée » ne relève pas du projet d'aménagement mais du pouvoir de police du maire. Il est prévu un stationnement réglementé. La ville prend note de la nécessité d'empêcher les « voitures ventouses ».*

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

Réponse : *Le nombre de places PMR (Personnes à Mobilité Réduite) sur le boulevard de mer (et les amorces des voies perpendiculaires réaménagées dans le cadre du projet) est de 17 places sur 119 au total, soit 14%, quand la réglementation en impose 2% (soit 1 pour 50 - soit 3 dans le cas du projet Tranche 1). A l'échelle du projet global, il est prévu à minima 39 places PMR sur 325 au total, soit 12 %.*

Le projet prévoit donc entre 6 et 7 fois plus de stationnement PMR que la réglementation n'en impose. En outre, il est rappelé que le nombre de places PMR prévu par le projet dans sa globalité prévoit le doublement du nombre de places PMR aujourd'hui existantes.

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

Réponse : *L'avenue Prosper Mérimée, située hors du secteur 1 des travaux, a fait l'objet des réflexions menées lors de la phase Esquisse. Lors de ces études, le caractère particulier de l'avenue P. Mérimée a bien été identifié, notamment en ce qui concerne la problématique du stationnement, les nombreux accès riverains et la proximité avec l'avenue de Saumur. La contribution du riverain enrichit notre réflexion sur le sujet, qui sera traité finement lors des études ultérieures (tranche 2 du projet).*

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

Réponse : *Cette remarque à été formulée préalablement lors de la concertation. La ville a d'ores et déjà intégré cette remarque, les sanitaires publics ne seront pas installés près de l'avenue Prosper Mérimée.*

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

Réponse : *l'établissement d'un planning précis des travaux, et des contraintes diverses qui seront imposées aux riverains et usagers du front de mer, sera réalisé dès le démarrage de la période de préparation de chantier avec les entreprises attributaires des travaux (entreprises non connues aujourd'hui). Divers dispositifs ont d'ores et déjà été envisagés, et feront l'objet de cadrage avec les entreprises de travaux, qu'ils concernent la déviation sécurisée des circulations, les accès et le stationnement riverain, ou le maintien autant que possible d'une circulation piétonne en pied d'immeubles qui sera conservée, après validation par le Coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS) du chantier.*

Les dispositifs de communication sont à ce titre en cours de préparation par la municipalité et seront diffusés dès que possible, lorsque l'ensemble des éléments seront connus, travaillés et finalisés.

- **plantation d'arbres sur la Promenade de mer : (observation émise hors-délai) :** une contribution a été déposée après la fermeture du site mis en place par la Préfecture, afin de recueillir les observations durant les 31 jours de l'enquête, du mercredi 11 octobre 2023 à 9h00 au vendredi 10 novembre 2023 à 17h00 inclus. Elle n'a donc pu être enregistrée dans le registre dématérialisé. Toutefois, il a semblé important que le contenu de cette contribution, qui traite d'un aspect du projet non évoqué jusqu'alors, puisse être intégré au présent procès-verbal de synthèse, de façon à permettre à la Ville de La Baule-Escoublac d'y répondre. La requête exprimée porte sur les 800 arbres dont la plantation est prévue dans le cadre de l'aménagement de la future Promenade de mer. Cet aspect du projet est vivement critiqué : « un tel nombre d'arbres ferait une barrière continue qui nous boucherait directement la vue sur la plage, sur la baie... ». Il est aussi dit que cette plantation contribuerait par voie de conséquence à léser les propriétaires des appartements donnant sur la baie par une baisse conséquente de la valeur de leurs biens.

Réponse : *Tout d'abord il est rappelé la volonté d'apaisement de la promenade de mer, qui nécessite une présence végétale plus forte que l'existant. La plantation d'arbres permet de retrouver un paysage vivant, de retisser des relations entre la plage et la forêt fondatrice, de trouver de l'ombre et de diminuer l'effet d'îlots de chaleur urbaine, d'accompagner la déminéralisation du front de mer, de modérer la perception des véhicules, de lire les saisons. Il a été intégré dans la réflexion que la présence du végétal se fait tout en préservant les vues depuis les logements.*

Essences d'arbres sélectionnées : *le nombre d'arbres est à mettre en parallèle avec la dimension de ces derniers, en effet il est intégré dans le projet des plantations d'arbres de 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. On peut prendre pour exemple sur la tranche 1 : 60 % des arbres sont de grand développement (pins, cyprès et chênes, hauteur adulte estimée de 12-15m sur le front de mer) et 40% des arbres sont de petit développement (tamaris principalement, hauteur adulte estimée à 6-8m sur le front de mer).*

Espacement des plantations : *l'implantation des arbres a été réfléchi pour ne pas former d'alignement continu, cette implantation plus ou moins lâche combinée à l'association d'arbres de grand et petit développement permet d'assurer au mieux le maintien des vues depuis les appartements. Les espacements entre les arbres et groupes d'arbres sont parfois de l'ordre de 8m à 14m.*

Dimension des arbres plantés : *compte tenu des conditions du site il n'est pas possible de planter des arbres de grande dimension à la plantation, les végétaux plantés ont une hauteur comprise entre 1,50m et 4m à la plantation. De plus, ces mêmes conditions du site ont un effet sur le développement des végétaux, leur croissance sera plus lente que dans des conditions « idéales ».*

Impact sur la valeur des biens : *nous avons la certitude que la qualité des aménagements prévus ne remet pas en question la valeur des biens, le projet participant à une amélioration notable de la qualité de vie sur le front de mer de la Baule.*

Rapport fait à Bouguenais, le 11 décembre 2023

M. Christian KESSLER
Commissaire-enquêteur



PARTIE 2 - AVIS ET CONCLUSIONS

2.1 - RAPPEL DU CONTEXTE

La municipalité de La Baule réfléchit depuis 2016 à aménager l'espace public, bien connu sous le nom de « remblai ». Le projet, entrepris en lien avec la commune voisine de Pornichet (dont l'aménagement a été réalisé en 2022), vise à transformer ce « remblai » en Promenade de mer, suivant la formulation conférée à ce dossier d'enquête publique.

Le coût et le linéaire important de cette future Promenade ont conduit la Ville à définir un échéancier avec quatre tranches de travaux étalées sur une période de 10 ans (échéance prévue en 2034).

La conception, menée principalement par le bureau d'études Phitolab, a bien sûr porté sur l'ensemble de la baie, avec la réalisation d'un avant-projet détaillé sur la tranche 1 qui court de la limite de la commune de Pornichet jusqu'au droit de l'avenue Saint-Saëns.

L'aménagement de cette première tranche est concerné par deux procédures :

- un dossier de demande de Permis d'Aménager,
- un dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime (DPM). Il est en effet nécessaire de reprendre les ouvrages de défense contre la mer, ainsi que toutes les descentes à la plage. L'ouvrage réalisé avec un encorbellement, qui doit notamment être démolit et reconstruit, concerne la quasi-totalité du linéaire de la tranche 1, ce qui induit une contrainte d'emprise sur le domaine public maritime.

Ce sont donc ces deux demandes d'autorisation, la demande de Permis d'Aménager par la commune de La Baule-Escoublac et la demande de Concession d'utilisation du DPM, en application du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, qui font donc l'objet de ce dossier d'enquête publique unique.

Préalablement à l'établissement de ces dossiers, le projet a fait l'objet d'une concertation préalable, de diagnostics environnementaux conduits dès 2021 et d'une étude d'impact, au regard du code de l'environnement, tant pour la demande de permis d'aménager que pour la demande de concession du DPM.

Cette enquête publique unique a fait l'objet d'un arrêté du Préfet portant ouverture, le 19/09/2023, rappelant la délibération du Conseil municipal approuvant le bilan de la concertation. Cet arrêté rappelait également les avis conformes ou conformes favorables des différentes administrations concernées, le projet de convention de concession du DPM entre l'Etat et la commune, ainsi que la décision prise par la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) des Pays de la Loire de ne pas donner d'avis.

2.2 - RÉSUMÉ DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier, conséquent, comporte au total 4 volumes : les volumes 1 et 2 consacrés à la demande de permis d'aménager et à l'étude d'impact réalisée à cet effet, les volumes 3 et 4 à la demande de concession du domaine public maritime et à la même étude d'impact réalisée sur ces deux thèmes. Une économie de papier aurait pu être réalisée sur ce point.

La rédaction d'une note non technique vient en préambule de ce dossier d'enquête. Son mérite est de présenter, en une quinzaine de pages, une vision claire et synthétique des points importants du projet de réhabilitation du remblai existant, en vue de constituer une future « Promenade de mer ».

2.2-1 La demande de permis d'aménager

La concertation

Une concertation a été conduite en amont par la ville de la Baule-Escoublac, avec trois étapes :

- un diagnostic partagé avec les habitants,
- des ateliers participatifs de façon à préparer l'avant-projet d'aménagement
- une phase de restitution de ce travail, auprès des ateliers (panel représentatif, professionnels concernés...) et du public au sens large, avec une présentation réunissant 900 personnes au palais des Congrès en août 2022.

Pendant tout le temps de la concertation et après même la délibération du conseil municipal approuvant le bilan de celle-ci, un document représentatif du projet et un registre ont été mis à disposition des baulois.

La notice descriptive

Une analyse de l'état initial rappelle l'histoire de ce site emblématique : le processus d'urbanisation engagé au 19ème siècle après la fixation des dunes, les villas magnifiques, l'arrivée du chemin de fer, la création du boulevard de la Mer dans les années 1930, dénommé « remblai ». Sa forme actuelle, ou presque, date des années 60-80, avec la construction d'un front d'immeubles, les seules modifications importantes ayant consisté depuis à supprimer la deux fois deux voies, en y incorporant des pistes cyclables par marquage au sol et une bande plantée en interposition.

Le caractère routier de cet espace de 24 m de largeur reste prédominant. Le caractère obsolète de cet espace se trouve par ailleurs renforcé par l'état fortement dégradé de l'ouvrage de défense contre la mer que constitue le remblai à proprement parler, notamment dans la partie construite en encorbellement qui correspond globalement à la tranche 1 du projet d'ensemble.

Les objectifs du projet d'aménagement visent à éloigner les voitures du bord de mer en réduisant drastiquement l'espace de la voirie, à créer de larges espaces dédiés à la promenade, pour les piétons d'une part (création d'une très large promenade) et les cyclistes d'autre part, enfin à construire un nouveau paysage évocateur de la ville boisée de la Baule-Escoublac et ainsi mettre en valeur la baie elle-même.

Un autre objectif est de créer des lieux fédérateurs au droit de transversales dénommées « passes » dans le projet. Ces espaces élargis sous forme de place rythmeront cette Promenade de plus de 5 km. Il est à noter que ce projet a été conçu en lien avec la ville voisine de Pornichet (les travaux y ont été terminés en 2022) de façon à assurer une cohérence, avec toutefois quelques différences notables, en matière de stationnement notamment.

La conception du plan d'aménagement de la tranche 1 de la future Promenade de mer de La Baule-Escoublac s'appuie la mise en œuvre de revêtements de couleur claire sur toutes les surfaces qui composent les 24 m de largeur de cet espace totalement remanié : granit de couleur beige pour le couronnement des murets et les bordures de délimitation, béton bouchardé avec différentes nuances selon les espaces, enrobés hydro-décapés pour la voirie et le stationnement, pavages et dallages en granit pour les « passes » traitées en vastes esplanades.

Une recherche approfondie a été conduite sur le plan du mobilier urbain et de sa déclinaison, l'objectif étant de libérer l'espace par des lignes simples et efficaces, dont deux ombrières de grande taille sur l'espace Lajarrige qui constitueront, avec un gradinage en bois jusqu'à la plage, le point d'orgue de la tranche 1.

L'autre point déterminant concerne les aspects paysagers du projet qui visent à créer un lien vivant entre le bord de mer et la forêt très présente sur la ville, en arrière du front de mer.

Le projet a également pris en compte certaines fonctionnalités : un éclairage diversifié mais rassemblé en un seul mat, la prise en compte des transports collectifs et du petit train touristique, ainsi que des secours.

Côté plage, la reprise générale du mur en encorbellement (cf. chapitre 2.2, consacré à la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime) qui concerne la majeure partie de la tranche 1 s'accompagne :

- d'une refonte totale des descentes à la plage et accès PMR aujourd'hui très vétustes, avec de nouveaux ouvrages en bois et métal, réversibles dans le temps,
- et aussi de la reconstruction de tous les locaux situés sous encorbellement, en veillant à garantir une homogénéité architecturale.

2.2-2 La demande de concession d'utilisation du domaine public maritime

La projet d'aménagement de la tranche 1 est soumis à l'élaboration d'un dossier de demande de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime, suivant le code général de la propriété des personnes publiques.

Plus largement, le dossier vise à l'octroi de cette concession, qui ne peut excéder trente ans, à la ville de La Baule-Escoublac, en permettant, outre le maintien du trait de côte, la reconstruction :

- d'un ouvrage de défense contre la mer,
- de l'ensemble des descentes de plage qui y sont associées : rampes, escaliers, emmarchements, gradinages.

Les ouvrages de soutènement du remblai de La Baule-Escoublac sont hétérogènes. Suite aux diagnostics réalisés, les études géotechniques conduisent à envisager :

- pour les murs-poids qui constituent la majeure partie du remblai une réhabilitation, sans modification de l'emplacement des soutènements : travaux de nettoyage, de dé-végétalisation, reprise des jointoiments, des altérations du béton et remise en état des barbacanes.
- et pour le secteur concerné par un mur en encorbellement, avec la présence partielle de locaux installés au niveau de la plage, une reconstruction totale. En secteur courant, sans locaux existants, le projet consiste, après une concertation préalable positive avec les services de l'état, à réaliser un nouveau soutènement, en avant du mur existant, destiné à recevoir un habillage en pierres, ce qui occasionne une « prise » sur le domaine public maritime d'1,58 m.

Dans les parties comportant des locaux privés ou publics, les travaux consisteront en une démolition totale, puis à la reconstruction d'un mur-poids en béton armé avec un encorbellement intégré de mêmes dimensions que l'existant, ce qui nécessite la mise en place préalable, sur la promenade actuelle, d'un soutènement « provisoire » en palplanche qui restera en place ensuite.

Ces futurs travaux sont particulièrement contraints et entraineront, pour la première tranche, des fermetures de toute circulation répartis sur deux tronçons :

- tronçon 1 : de la limite de Pornichet jusqu'à l'avenue Léo Delibes, de mars 2024 à juin 2025.
- tronçon 2 : de l'avenue Léo Delibes à l'avenue Saint-Saëns.

Les travaux concerneront aussi le remplacement des escaliers et rampes d'accès à la plage, avec la création de deux accès PMR en plus de ceux existants et d'un vaste gradinage sur la « passe Lajarrige ». Les structures métalliques et les platelages en bois sont prévus, conformément aux directives de l'état, comme pouvant être démontables.

D'autres travaux concerneront les locaux situés sous l'encorbellement et seront réalisés sur la base de permis de construire préalables conçus sur la base d'un guide architectural établi dans le présent dossier (matériaux, façades ...).

2.2-3 Le bilan de la concertation

Les trois étapes de la concertation engagée en 2021 ont permis de recueillir 670 contributions et de nourrir le projet d'aménagement, autour principalement de trois thèmes :

- les mobilités : une volonté partagée de conférer la primauté aux espaces dédiés aux piétons et aux vélos d'une part et aussi des craintes exprimées quant aux conflits d'usage liés à des formes d'insécurité : vitesse des cyclistes, multiplication des modes doux, types trottinettes, vélos électriques avec des risques inhérents.

La circulation automobile et la vitesse autorisée (30 ou 50 km/h) ont également été largement discutées, des propositions évoquant d'augmenter la fréquence des navettes de transports en commun l'été. Le stationnement, relativement peu impacté dans le projet, n'a pas suscité de fortes réactions.

- les usages de l'espace public : deux demandes assez paradoxales ont été émises à de nombreuses reprises, l'une pour la création de lieux calmes, de détente avec vue sur la mer, la seconde pour une animation beaucoup plus soutenue, avec des rencontres musicales, des spectacles de rue, des marchés du soir ... Il est aussi demandé un meilleur accompagnement des activités de plages par la mise à disposition de douches plus nombreuses.

Sur le plan esthétique, un avis général se dégage pour une conception d'espaces publics épurés, sans publicité.

- l'environnement : pour la plupart des intervenants, il apparaît nécessaire de « casser » l'image fortement minérale et bitumée de l'actuel boulevard et de construire un projet arboré, en tenant compte toutefois des immeubles du front de mer et des vues qu'ils procurent à des milliers d'habitants.

Le dérèglement climatique est aussi un sujet très présent chez les habitants, en matière de préservation des assauts de la mer et sur le plan du réchauffement et des îlots de chaleur, avec des mesures visant à protéger ces espaces du soleil.

Outre ces trois domaines principaux, quelques thèmes ont émergé quant au coût des travaux qui paraît exorbitant pour certains et leur durée sur 10 ans qui crée l'inquiétude d'un chantier permanent.

La municipalité a répondu dans un document versé au dossier d'enquête et distribué à la population à toutes les questions posées et apporté quelques modifications importantes : la création de chicanes et de « carrefours » aménagés sur la piste cyclable, de façon à limiter les vitesses pratiquées, l'emploi de couleurs différentes suivant les espaces piétons et cyclables, une sécurisation renforcée avec un marquage des traversées.

La question de la vitesse maximale a aussi été tranchée, avec une limite à 50 km/h sur la voie de circulation et de 30 km/h sur les carrefours et plateaux piétonniers. Cette décision s'appuie aussi sur le fait que la vitesse constatée l'été est déjà proche des 30 km/h, aux heures les plus animées.

2.2-4 L'étude d'impact

La réglementation imposait dans le cadre de cette enquête publique unique une évaluation environnementale tenant d'une part aux travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière (reprise des ouvrages de défense et maintien du trait de côte) et d'autre part, au permis d'aménager instruit sur une surface totale de plus de 10 hectares, toutes tranches confondues.

L'étude d'impact et les études d'avant-projet ont été conduites dans des temps conjugués de façon à opérer un projet itératif. Elle comporte les chapitres suivants :

L'état initial de l'environnement, avec quatre volets principaux : mesures de la qualité de l'air, études géotechniques de conception, diagnostic acoustique et mise au point d'un plan de repérage des concessions et établissements de plage de la tranche 1.

Les enjeux, incidences et mesures à l'échelle du projet, suivant plusieurs thématiques :

- la qualité de l'air et du climat : valorisation des modes doux de déplacement, diminution de la consommation électrique, utilisation de matériaux clairs, augmentation des surfaces perméables et forte végétalisation

- la topographie, les sols, l'hydrodynamisme : gain de 9000 m² de surfaces végétalisées, aspects négatifs liés aux mouvements de terre très importants nécessités notamment par la reprise des murs de soutènement, compensés en partie par un bon ratio déblais/remblais.

- le milieu aquatique : meilleure infiltration des eaux de surface et mesures préventives à mettre en œuvre à l'égard de pollutions accidentelles

- le milieu biologique : une sur-fréquentation du site peu propice à la nidification, mais des améliorations attendues par la plantation de cordons dunaires sur la plage et par une forte végétalisation sur les espaces de la future Promenade de mer.

- le milieu humain et le cadre de vie : le vieillissement de la population, l'augmentation du nombre de résidences secondaires, une zone d'ambiance sonore assez forte lié au boulevard, le manque de confort des piétons et cyclistes etc., faisaient peser des craintes quant à une baisse d'attractivité de la baie, si rien n'était entrepris. Une modernisation des espaces publics et des structures côté plage permettra des usages différents et un changement d'image radical.

- les risques : le risque de submersion, bien perçu lors de la tempête Xynthia, s'inscrit dans une logique d'extension du nombre de catastrophes naturelles liées au réchauffement climatique. Le renforcement des défenses contre la mer et une conception visant à mieux prendre en compte les canicules à venir sont deux points essentiels de la démarche.

Les incidences et mesures par composante environnementale en phase travaux

- le milieu physique : plusieurs mesures ont été adoptées afin de réduire l'impact carbone et de garantir un air sain, le réemploi de certains matériaux, le positionnement de la base de vie sur un secteur imperméabilisé, un principe de déconstruction/reconstruction limité aux emprises du mur de soutènement comportant des locaux par l'emploi de palplanches en retrait pour ses autres parties, dispositions habituelles (camions bâchés, vitesse limitée des engins, arrosages...).

- le milieu humain : des mesures là aussi habituelles : balisage du chantier, communication intense auprès des riverains, maintien des accès à la plage durant les deux mois d'été, maintien des circulations piétonnes ...

-- autres mesures : prévention de pollutions accidentelles, limitation de l'éclairage nocturne, protection des arbres...

Les incidences et mesures en phase aménagée

- La sécurisation des usagers : isolement de la bande cyclable par rapport à la large promenade piétonne, réduction de l'emprise routière, mise en place de secteurs à vitesse réduite (plateaux), amélioration des accès à la plage sont les principales incidences du projet

- Le plan acoustique : pas d'accentuation des mesures à l'horizon 2045. Toutefois, la réduction à 30 km/h aurait permis une diminution des impacts sonores liés à la circulation routière

- L'amélioration de l'éclairage : le projet permet à la fois une réduction de l'intensité lumineuse et une amélioration du confort pour les usagers de la Promenade (appareillages réglables et modulables)

- Les usages liés à la fréquentation de la plage : reprise complète des accès à la plage avec une sécurité accrue et des locaux existants sous encorbellement

- L'ouvrage de défense contre la mer : cet ouvrage est quasi totalement repris en tranche 1. Le futur ouvrage est reconstruit après démolition sur les parties comportant des locaux. Sur l'autre partie du mur de soutènement, la volonté de réduire les impacts d'une démolition préalable ont amené à reconstruire un nouveau mur en avant de l'existant avec une prise d'1,58 m sur le domaine public maritime, entraînant par là-même une légère diminution de la surface de la plage.

- Sur le plan de la circulation et du trafic : la fluidité reste un enjeu important, malgré une forte réduction des espaces voués à la circulation, au profit des espaces piétonnés et des voies cyclables.

- L'empreinte paysagère (+50% par rapport à l'état actuel) : une attention particulière sur le choix des plantations adaptées au milieu marin, avec des strates végétales faciles à entretenir, dont des arbres de grand développement répartis de manière à ne pas nuire à la vue des riverains des immeubles du front de mer.

- Les incidences du projet sur le climat : le changement climatique qui induit une hausse du niveau de la mer et une fréquence accrue des tempêtes, est prise en compte dans la conception des ouvrages de défense presque totalement reconstruits sur cette première tranche de travaux.

La conception de la future Promenade vise aussi à mieux ombrager les espaces publics, par un parti paysager volontaire et à réduire les impacts calorifiques par l'emploi de matériaux de couleur claire.

2.3 - DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Désignation du commissaire-enquêteur

Après la délibération de la commune de La Baule-Escoublac sollicitant le Préfet pour l'ouverture d'une enquête publique unique liée au projet d'aménagement de la Promenade de mer, le Tribunal Administratif, sur demande de la Préfecture, désignait M. Christian KESSLER en qualité de commissaire-enquêteur, le 17 août 2023 (décision n° E23000166/44).

Réunions préparatoires avant le début de l'enquête

Deux réunions se sont tenues, en amont de l'enquête publique :

- en visio-conférence, le 7/09/2023, avec madame Sarah Vaillant (Cheffe du pôle LES et DUP du Bureau des procédures environnementales et foncières de la Préfecture de Nantes) et madame Véronique Piguet-Gourhand (directrice de l'urbanisme et des affaires foncières de la ville de La Baule Escoublac)

Cette réunion avait pour but essentiel de peaufiner les éléments constitutifs du dossier d'enquête publique et d'en définir le calendrier, avec notamment la détermination des permanences du commissaire-enquêteur.

- en mairie de La Baule-Escoublac, avec monsieur Alain Doré, directeur des services techniques de la Ville et madame Piguet-Gourhand. Cet entretien a permis d'explicitier certains aspects techniques du dossier. Cette entrevue s'est poursuivie d'une visite sur les lieux et plus particulièrement sur la partie du remblai construit en encorbellement et sur le site du croisement de la rue Lajarrige avec la future Promenade de mer.

Il a également été rappelé lors de cette réunion les étapes de l'enquête publique : tenue des permanences du commissaire-enquêteur en mairie principale, remise du futur procès-verbal de synthèse des observations recueillies et réception du mémoire en réponse de la commune à ce procès-verbal.

Calendrier des permanences

Le calendrier des permanences a été organisé comme suit, en lien avec les services de la Préfecture et de la Ville de La Baule-Escoublac :

- le mercredi 11 octobre, de 9 h à 12 h
- le samedi 21 octobre 9 h à 12 h
- le jeudi 26 octobre de 14 h à 17 h
- le jeudi 2 novembre de 9 h à 12 h
- le vendredi 10 novembre de 14 h à 17 h

Publicité de l'enquête publique

Par voie de presse

L'avis d'enquête publique unique a paru dans la rubrique des « Annonces légales - Avis administratifs » des journaux Presse Océan et l'Echo de la Presqu'île le 22 septembre 2023 (première insertion) et le 12 octobre 2023 (seconde insertion).

par voie d'affichage

Un affichage de l'avis d'enquête unique a été réalisé tout au long du projet de réaménagement de la Promenade de mer, avec un net renforcement des affichages sur la première tranche. Des avis d'enquête ont également été affichés à l'hôtel de ville ainsi que dans les trois mairies annexes du Guézy, d'Escoublac et de Lajarrige.

Des affichages extérieurs au site concerné ont aussi été réalisés à la gare, sur la place de la Victoire, à la bibliothèque municipale, au palais des congrès Atlantia, sur l'esplanade de la villa Motureau, sur l'espace public proche du casino Barrière, et en entrée de ville (Pont de Chevrel et échangeur d'Escoublac).

Cet affichage a été contrôlé par les services de la commune durant l'enquête et par le commissaire-enquêteur.

Sur des sites internet

Une publication de l'avis d'enquête a été réalisée sur les sites internet de la Préfecture et de la commune de La Baule-Escoublac

2.4 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

D'une manière générale, l'enquête publique préalable au lancement du projet de réhabilitation de la Promenade de la mer à La Baule-Escoublac a suscité, par rapport à l'amplitude de ce dossier et à l'intérêt des habitants à l'égard de cet espace emblématique, un nombre assez limité d'observations du public.

Cela ne correspond toutefois pas, de mon point de vue, à un quelconque délaissement de la part des habitants à l'égard de cet aménagement.

J'en veux pour preuve la bonne connaissance du dossier par de nombreux interlocuteurs lors des permanences qui n'ont pas jugé nécessaire d'exprimer une contribution écrite.

Une explication à ce faible nombre d'observations réside aussi certainement dans le temps long qui a été consacré à la concertation, avec la création de groupes de travail spécifiques et plusieurs restitutions, dont une réunion publique rassemblant 900 personnes.

Cette concertation, à travers les nombreuses questions et suggestions émises durant cette phase de travail essentielle, en lien étroit avec le bureau d'études, a montré en effet un attachement très fort des baulois à leur ville et notamment à leur « remblai ».

Enfin, ce dialogue a permis, bien en amont de l'enquête publique, d'examiner les différents aspects du projet et de le perfectionner. Ainsi, nous le verrons plus loin, une bonne part des contributions faites lors de l'enquête avait déjà été émises précédemment.

D'autres facteurs permettent aussi de comprendre cette participation assez contenue durant l'enquête :

- de nombreuses personnes (une vingtaine au total) sont venues longuement se renseigner lors des permanences, sans laisser d'observations dans le registre. Ces demandes de renseignements précis attestent de leur intérêt. Cela a notamment été le cas sur le plan technique pour l'ouvrage de soutènement.
- le registre dématérialisé n'a reçu en tout et pour tout que 7 contributions écrites, ce qui est insignifiant par rapport au nombre de visiteurs du site, 1738 personnes et des 2153 téléchargements de documents.

Pour rappel, l'enquête publique unique préalable portait sur la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation des travaux de confortement des ouvrages de la tranche 1 et sur la demande de permis d'aménager concernant les travaux de la future Promenade de mer.

Je vais donc présenter les grandes lignes qui ressortent de l'enquête ainsi que mon avis et mes conclusions pour chacun des deux objets de l'enquête.

2.4.1 - Avis motivé et conclusions au titre de la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime

Cet aspect du dossier d'enquête a été très peu commenté par le public, si on en juge par le faible nombre d'observations sur cette question.

Cela reste malgré cela un sujet sensible si je me réfère aux demandes exprimées lors de simples entretiens durant l'enquête et aussi à la consultation, par des personnes averties, des études géotechniques du dossier. Aucune remarque négative n'a été faite sur la qualité des études présentées dans le dossier.

Seules deux contributions émettent des doutes quant à la bonne tenue des futurs ouvrages à l'égard d'éventuels risques de submersion, liés aux conséquences du dérèglement climatique.

Les réponses faites sur ce point par la commune et les bureaux d'études réfutent complètement toute hypothèse de submersion, les calculs étant conduits sur la base des relevés issus de la tempête Xynthia et des cotes prises en compte pour le remplacement des ouvrages de défense, pour partie en encorbellement, de la tranche 1.

La surface complémentaire prise sur le domaine public maritime pour les descentes de plages et la réalisation, sur une partie, du futur mur de soutènement en avant de celui existant, n'a soulevé aucune opposition. Il a aussi été rappelé par la commune, dans son mémoire en réponse, que les questions liées à la gestion de la plage par un organisme privé ne sont pas liées au contenu du projet soumis à enquête.

En conclusion, je considère que le dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime répond parfaitement aux problèmes posés sur trois points essentiels :

- celui de la sécurité : les expertises réalisées ces dernières années attestent toutes du délabrement relatif du mur avec encorbellement qui concerne la très grande partie de la tranche 1. Il est important de rappeler que les autres murs appelés murs-poids, qu'on retrouve sur Pornichet ainsi que sur une petite partie de la tranche 1 et la totalité des tranches 2 à 4, nécessiteront beaucoup moins de travaux. Des études spécifiques seront bien sûr menées en amont.

- celui du coût : la reprise totale du mur avec encorbellement a été étudiée suivant qu'il était ou pas occupé par des locaux commerciaux ou des équipements. Il a été possible de réduire les travaux sur la partie libre de toute occupation en « prenant » 1,58 m sur le domaine public maritime, en évitant ainsi de toucher à l'ouvrage existant. L'accord des services de l'état quant à cette occupation du domaine public maritime a permis de réduire et la complexité des travaux et, sensiblement, le coût de l'opération.

Par ailleurs, toujours sur le plan économique, il apparaît aujourd'hui très important que les travaux d'embellissement de la Promenade de mer aient pu attendre les travaux de consolidation des ouvrages de soutènement, les deux ouvrages étant bien sûr très liés et de ce fait moins engageants sur le plan financier car réalisés dans un même planning, ce qui n'aurait pas été le cas si les travaux avaient été découplés.

- celui de l'embellissement : l'image du remblai apparaît bien obsolète à tous, surtout depuis l'aménagement du tronçon réalisé par la ville voisine de Pornichet. Moins apparent sur le plan visuel, le mur de soutènement avec les locaux qui s'y appuient, est à la limite de la vétusté. La reprise totale du mur et des locaux privés et publics va redonner un éclat à la plage en tant que telle.

En conclusion, pour toutes ces raisons tenant à la qualité du dossier et aussi à la concertation engagée par la ville depuis plusieurs années, j'émetts un avis favorable à la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime.

2.4.2 - Avis motivé et conclusions au titre de la demande de permis d'aménager

La demande de permis d'aménager, très illustrée et riche de documents explicatifs, a suscité chez les contributeurs rencontrés en permanence un grand intérêt. La plupart des personnes rencontrées connaissaient assez bien le dossier.

Elles sont souvent venues exprimer des doutes et des inquiétudes, nourris souvent par une extrapolation de l'aménagement récemment réalisé à Pornichet, qui constitue de fait une approche assez sensible de ce qui sera réalisé sur la ville de La Baule-Escoublac.

Plusieurs thèmes ont été ainsi mis en évidence :

- en premier lieu, la question des liaisons douces et de la sécurité des usagers, en référence notamment aux expériences des uns et des autres sur les espaces piétonniers et cyclables de Pornichet, considérés par beaucoup comme assez dangereux.
- le mobilier urbain en ce qu'il caractérise l'identité de la ville de La Baule-Escoublac
- la prise en compte de la circulation et du bruit
- l'éclairage public

Ces quatre thèmes directement liés à la conception de la Promenade de mer ont permis de rassembler une part importante des observations, avec des questions ou des critiques très précises.

A la lecture de ces contributions et aux réponses fournies avec précision par le maître d'ouvrage, j'ai le sentiment que la plus grande part des interrogations formulées l'avait déjà été durant la phase de concertation, notamment dans le recueil des questionnements divers et des réponses par la municipalité qui en avait été fait, suite à la restitution du projet présenté au palais des congrès.

Il est également expliqué, dans le mémoire en réponse, que de nombreux ajustements du projet ont pu l'être, durant la phase de conception, en s'appuyant justement sur l'aménagement réalisé à Pornichet et sur la critique positive qui pouvait en être faite et qui se retrouve d'ailleurs dans nombre de propositions faites durant l'enquête.

Les appréhensions concernant d'éventuels conflits entre les futurs usagers de la Promenade ont pu ainsi être prises en compte par des améliorations notables, un des premiers objectifs de l'équipe de maîtrise d'œuvre ayant été de « tranquilliser l'usage de la voie cyclable afin de limiter au maximum les usages abusifs de cet espace ».

Ainsi que cela est écrit dans le mémoire en réponse, j'estime également que le projet de la Promenade de La Baule-Escoublac est assez différent de celui de Pornichet : la voie cyclable a une largeur portée à 4 m et non 3, comme à Pornichet, n'est plus rectiligne, mais dessinée avec des chicanes aux croisements importants avec les traversées piétonnes.

La pose de passages cloutés sur la piste cyclable, avec bandes d'éveil et pictogrammes en marquage résine « piétons », la différenciation des matériaux entre piste cyclable et promenade piétonne, constituent autant de dispositifs qui visent à sécuriser et à harmoniser l'ensemble des usages.

Il est aussi à signaler que certaines suggestions faites lors de l'enquête pourront être étudiées de plus près en phase « projet », notamment un éclairage passif des passages piétonniers.

Par ailleurs, pour avoir parcouru plusieurs fois le boulevard, du Pouliguen jusqu'à Pornichet, une différence essentielle entre le projet à venir et la réalisation de Pornichet réside dans le stationnement. Il n'est en effet pas prévu de stationnement le long de la voie automobile à La Baule-Escoublac, côté mer, ce qui laisse une parfaite visibilité sur les espaces cyclables et piétons, ce qui n'est pas le cas dans la partie aménagée à Pornichet, le stationnement côté mer obstruant la vue sur la Promenade.

Les questions liées à la régulation de la vitesse autorisée avaient aussi été largement débattues lors de la concertation.

Les vitesses de 50 km/h en section courante et de 30 km/h en section aménagée sous forme d'esplanade ou de plateau m'apparaissent tout à fait justifiées, compte tenu de la longueur de la baie de La Baule d'une part (plus de 5 km) et aussi de la limitation qui se fait naturellement l'été, compte tenu de la circulation.

Quant aux questions sur le mobilier urbain et l'éclairage public, les réponses apportées par le projet me semblent aussi tout à fait justifiées, que ce soit dans le positionnement des bancs auprès des espaces plantés, le design du mobilier urbain, en référence à l'écriture actuelle (métal blanc et bois) ou la hauteur du mat, supérieure à celle des mats de Pornichet.

Un des points essentiels du projet de Promenade réside dans la volonté municipale d'associer à la future Promenade un environnement végétal fortement prégnant, avec le doublement des surfaces en plein terre et la plantation de 800 arbres sur l'ensemble des quatre tranches. Le très faible nombre d'observations sur ce sujet montre une attente de la population sur le plan paysager.

Il est à noter une seule observation relative à l'effet de masque de ces plantations à l'égard des riverains des immeubles donnant sur la Promenade.

Je considère que l'argumentaire des concepteurs du projet est sur ce plan pleinement justifié. Le projet de Promenade vise en effet avant tout à « retrouver un paysage vivant, à retisser des relations entre la plage et la forêt fondatrice, à trouver de l'ombre et à diminuer l'effet d'îlots de chaleur urbaine, à accompagner la déminéralisation du front de mer, à modérer la perception des véhicules et à lire les saisons ».

Je considère dans le même temps que cette conception a aussi été faite avec le souci de prendre en compte les vues sur mer des riverains par l'espacement et la diversité des plantations créées.

Un autre sujet important évoqué lors de l'enquête publique concerne les locaux de commerces et de services situés sur la plage, dont il est prévu une reconstruction, suivant un cahier des charges architectural, après démolition du mur de soutènement. Des rencontres spécifiques de la municipalité avec chaque exploitant sont prévues dès le début de l'année 2024, afin d'examiner tous les aspects de ce renouvellement.

Enfin, sur les observations spécifiques émises lors de l'enquête, je renvoie à la lecture des réponses précises de la commune (partie 1.6 du présent rapport). Les réponses sont complètes de mon point de vue et concernent absolument tous les points évoqués par les contributeurs.

En conclusion, compte tenu de la qualité du dossier de réhabilitation de la Promenade de mer de La Baule-Escoublac et de la concertation engagée par la ville depuis plusieurs années, j'émet un avis favorable à la demande de permis d'aménager.

Fait à Bouguenais, le 11 décembre 2023

M. Christian Kessler - commissaire-enquêteur



