

Stage DA3

2007-2008

Réaménagement de la place Henri Baslé



Tuteur : THIBAUT Serge

LAURENCE François-Xavier

SOMMAIRE

Remerciements

Introduction

Première partie: La commune et son environnement

I) Localisation de la ville de Saint-Brevin-Les-Pins

II) Histoire de la ville

III) Démographie

IV) Économie de la ville

Deuxième partie: Étude de la place Henri Baslé

I) Localisation

II) Histoire de la Place Henri Baslé

III) Description de la place

- 1) Généralités sur la place
- 2) Sens de circulation autour de la place
- 3) Économie et habitat sur la place
- 4) Les acteurs en relation avec la place

IV) Les atouts et les dysfonctionnements de la place Henri Baslé

- 1) Les points forts de la place Henri Baslé(atouts)
- 2) Les dysfonctionnements de la place Henri Baslé

V) Synthèse et enjeux du réaménagement de la place Henri Baslé

Troisième partie: Propositions d'aménagement

I) Création d'une rue semi-piétonne

- 1) Nécessité d'une rue semi-piétonne
- 2) Localisation et description
- 3) Fonctionnement de la rue semi-piétonne

II) Stationnement sur la place Henri Baslé

III) Végétalisation et embellissement de la place Henri Baslé

- 1) Végétalisation de la place
- 2) Embellissement de la place Henri Baslé

IV) Circulation autour et sur la place

V) Plan global d'aménagement

Conclusion

Bibliographie

Table des matières

Index des documents

Annexes : Situation des photos et questionnaire posé aux usagers

Remerciements

- Je tiens tout d'abord à remercier mon tuteur Mr Thibault Serge pour son aide apportée par ses conseils et ses explications qui m'ont permis d'avancer dans mon projet.
- Je tiens aussi à remercier l'accueil de la mairie de Saint-Brevin-les-Pins et les membres du service urbanisme et environnement de la ville qui m'ont donné de précieux renseignements afin de mener à bien mon projet. De même je remercie Mr Guitteny, responsable des services techniques de la ville pour son écoute.
- Je remercie aussi Madame Dousset qui m'a donné de précieux renseignements sur l'histoire de la place Henri Baslé et sur la ville de Saint-Brevin-les-Pins en général.
- Monsieur De Wellenstein qui m'a communiqué les photos des travaux d'enfouissement du blockhaus.
- Les usagers de la place qui ont accepté de répondre au questionnaire.
- Enfin, je remercie toutes les personnes qui ont eu la patience et la gentillesse de répondre à toutes mes questions. Leurs réponses ont été primordiales afin d'élaborer mon projet.

Introduction

Lors de notre cursus en génie de l'aménagement au sein de l'école Polytech'Tours, le projet individuel occupe une place fondamentale. L'élaboration de ce projet nous permet pour la première fois de mettre en place une démarche d'analyse et de propositions sur un espace donné.

J'ai décidé d'effectuer mon projet dans la ville de Saint-Brevin-les-Pins, station balnéaire de Loire Atlantique. Ce choix se justifie par le fait que je connaisse bien ce lieu car je m'y rends régulièrement tout au long de l'année. Cela m'a donc permis de bien me rendre compte des dysfonctionnements existants et de bien cerner l'attente des habitants de la ville.

Comme toute ville, Saint-Brevin-les-Pins possède une place principale : la place Henri Baslé (place du marché). Une place joue un rôle important au sein d'une ville. C'est pour cette raison que celle-ci doit être bien aménagée et accueillante. Cependant, cela ne semble pas être le cas aujourd'hui pour la place Henri Baslé. Ainsi, le projet portera sur le réaménagement de cette place.

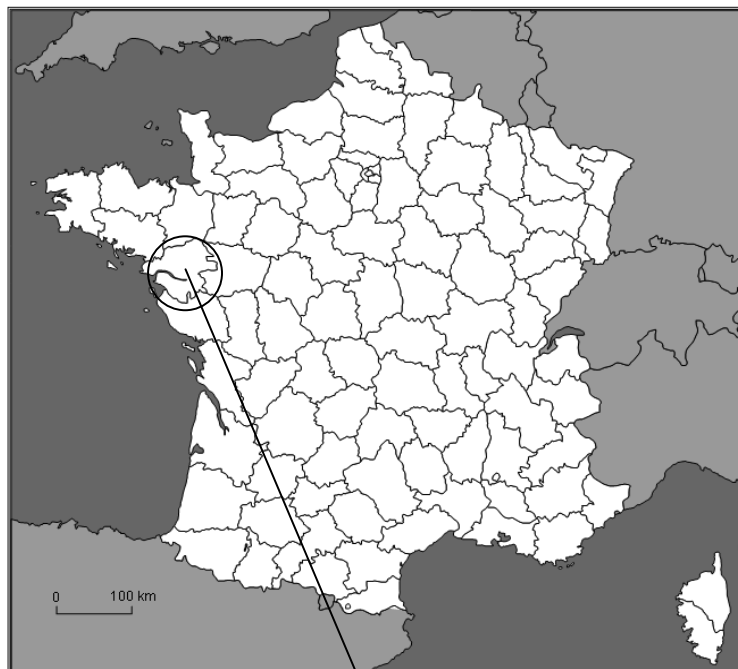
Tout d'abord, dans une première partie, une présentation générale de la commune de Saint-Brevin-les-Pins et de son environnement permettra de cerner le cadre dans lequel s'inscrit la place. Cette présentation se fera selon différents aspects : démographique, historique et économique. Ensuite on étudiera de façon détaillée la place Henri Baslé. Cette étude nous permettra de faire ressortir les dysfonctionnements existants et de mettre en évidence les enjeux du réaménagement de la place. Enfin, dans une troisième partie, nous détaillerons les propositions de réaménagement de la place qui répondront aux enjeux énoncés précédemment.

Première partie:

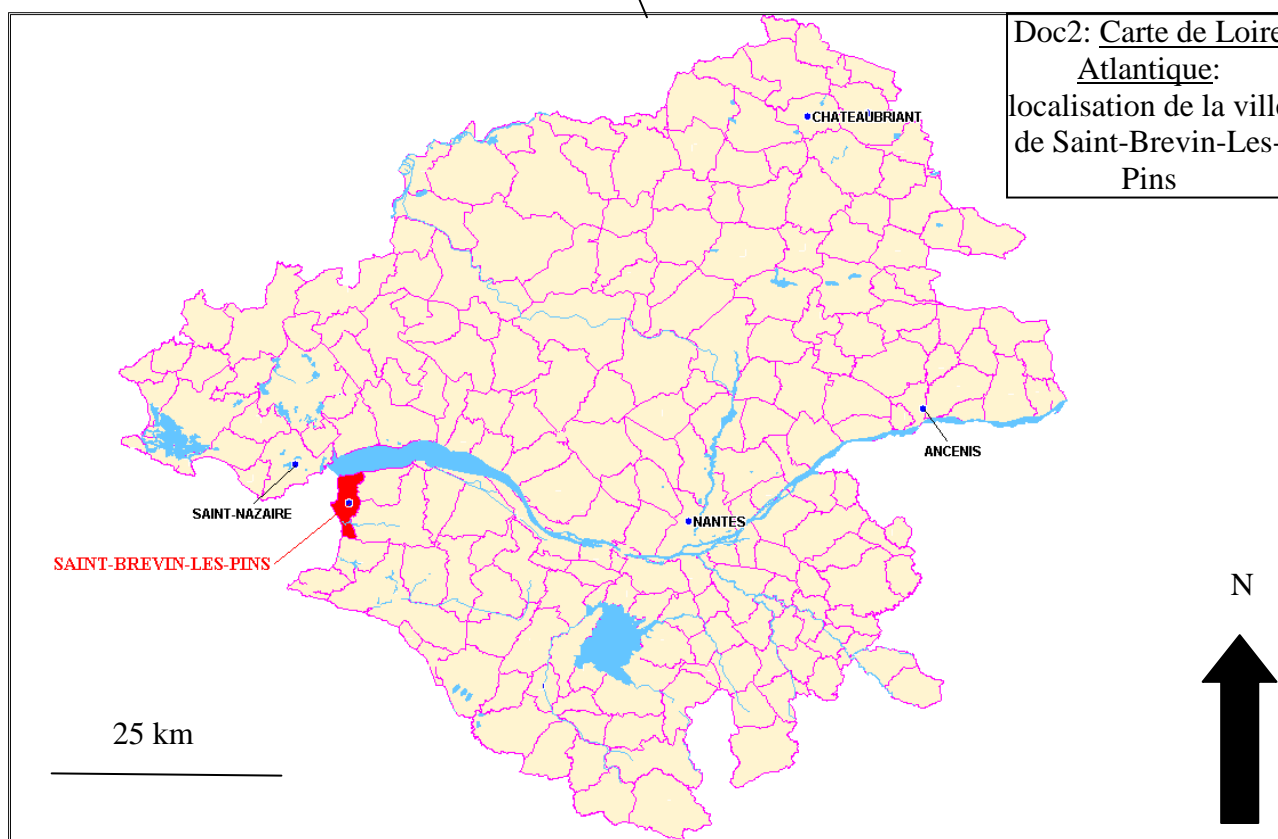
La commune et son environnement

I) Localisation de la ville de Saint-Brevin-Les-Pins

La ville de Saint-Brevin-Les-Pins, station balnéaire, se situe à l'ouest de la région Pays de la Loire dans le département de Loire Atlantique(44). Elle est à une distance de 67km de la ville de Nantes, préfecture du département et à une distance de 15km de Saint-Nazaire, ville tournée vers les activités portuaires.

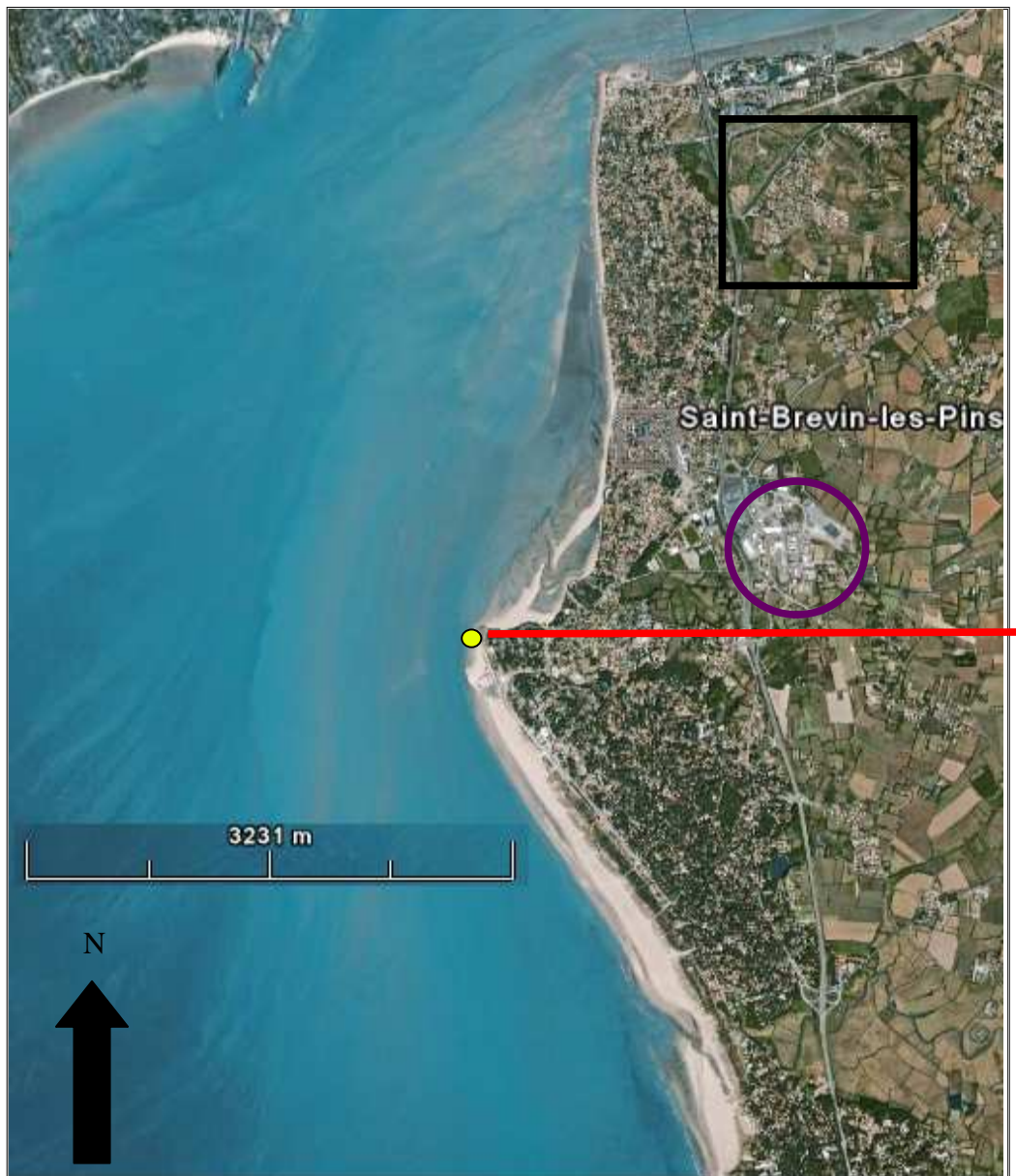


Doc1: Carte de France: localisation de la Loire Atlantique



Doc2: Carte de Loire Atlantique: localisation de la ville de Saint-Brevin-Les-Pins

La ville de Saint-Brevin est séparée en deux entités différentes. La partie au Sud de la ligne rouge sur la photographie est totalement tournée vers le tourisme, il y a essentiellement des villas secondaires et des infrastructures touristiques telles que casino, camping... Il s'agit de Saint-Brevin-L'océan, rattachée à la commune de Saint-Brevin.



Doc 5 : Présentation spatiale de Saint-Brevin-Les-Pins

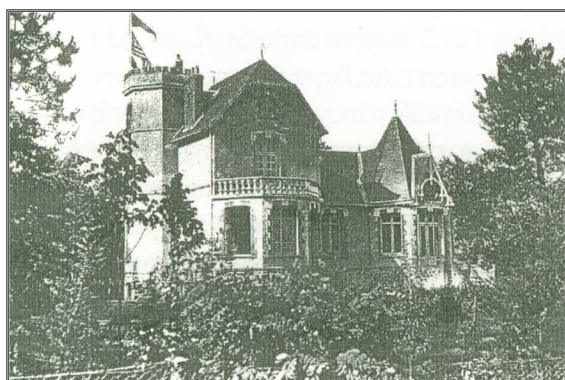
La partie nord de la ville est moins marquée par le caractère touristique. En effet, il y a beaucoup moins de villas secondaires et les activités sont plus tournées vers l'annuel et non le saisonnier. La séparation entre ces deux entités se fait naturellement. En effet, la présence d'une pointe, appelée le pointeau (point jaune) marque un changement important dans le paysage. Au nord de cette pointe, la baignade n'est pas possible du fait de la grande proximité de l'estuaire alors qu'au sud, les plages sont agréables et donc il est possible d'y installer des activités touristiques. Cette caractéristique naturelle explique donc cette rupture. Comme on le remarque sur la photographie aérienne, la voie express limite l'urbanisation vers l'est du territoire. Cependant, depuis une dizaine d'années on observe une forte urbanisation à l'est de cette voie de circulation par la construction de nouveaux lotissements (rectangle noir) et l'extension de la zone d'activité (cercle violet).

II) Histoire de la ville

Afin de mieux comprendre la situation de Saint-Brevin aujourd'hui, il est nécessaire d'expliquer comment naquit la station balnéaire Brevinoise. Auparavant et ce depuis un millénaire la ville de Saint-Brevin était une paroisse d'agriculteurs, de pêcheurs et de marins. C'est seulement dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle que le tourisme et les vacances modifièrent bien des aspects de la vie économique et sociale de la commune.

Lors de l'établissement du premier cadastre en 1810, on se rendit compte à quel point la mer avait rongé les côtes et les dunes, et submergé de nombreuses habitations. Ainsi, progressivement la cité se trouvait cernée par de grandes étendues de sable. C'est à partir de 1860 qu'on décida de planter des pins afin de stabiliser les dunes de sable, ce fut l'idée de l'ingénieur Nicolas-Thomas Brémontier.

On vit alors de somptueuses villas construites ici ou là, tels le "Château de la Fouilleuse", "le Sémaphore", le "Manoir de la Guerche"...

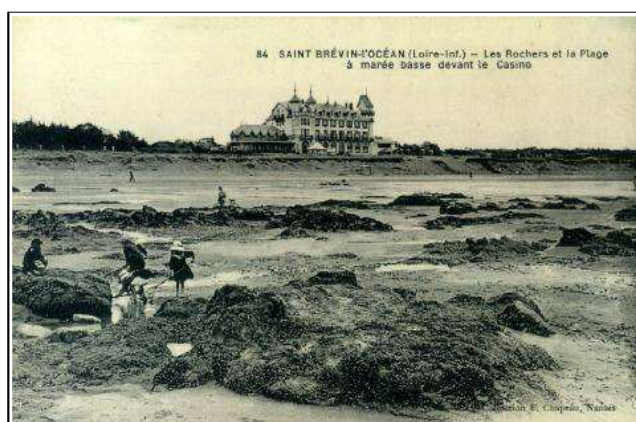


Doc 6: Le Château de la Fouilleuse



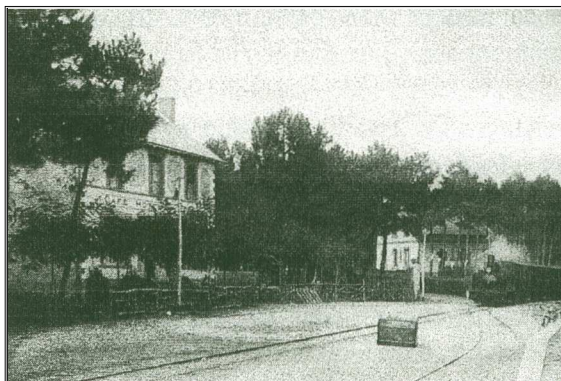
Doc 7: Le manoir de la Guerche

En 1882 une société immobilière regroupant d'un seul tenant plusieurs grands domaines fut créée. La station dite St-Brevin-l'Océan(partie sud du territoire) venait de voir le jour. Deux ans plus tard le casino fut bâti face à la mer.



Doc 8: Le casino de Saint-Brevin en 1900

Les pouvoirs publics voulaient faire de cette commune un site touristique moderne avec lacs, domaines de chasse, commerces divers... Tout fut pensé, y compris la vie religieuse : la Chapelle Saint-Louis fut édifée en 1889 alors que celle au nord fut édifée au XI siècle. Le site Brevinois était idéal, à l'époque, fort bien desservi par le chemin de fer, avec les gares de Paimboeuf, Pornic, Nantes.



Doc 9: La gare de l'océan vers 1910

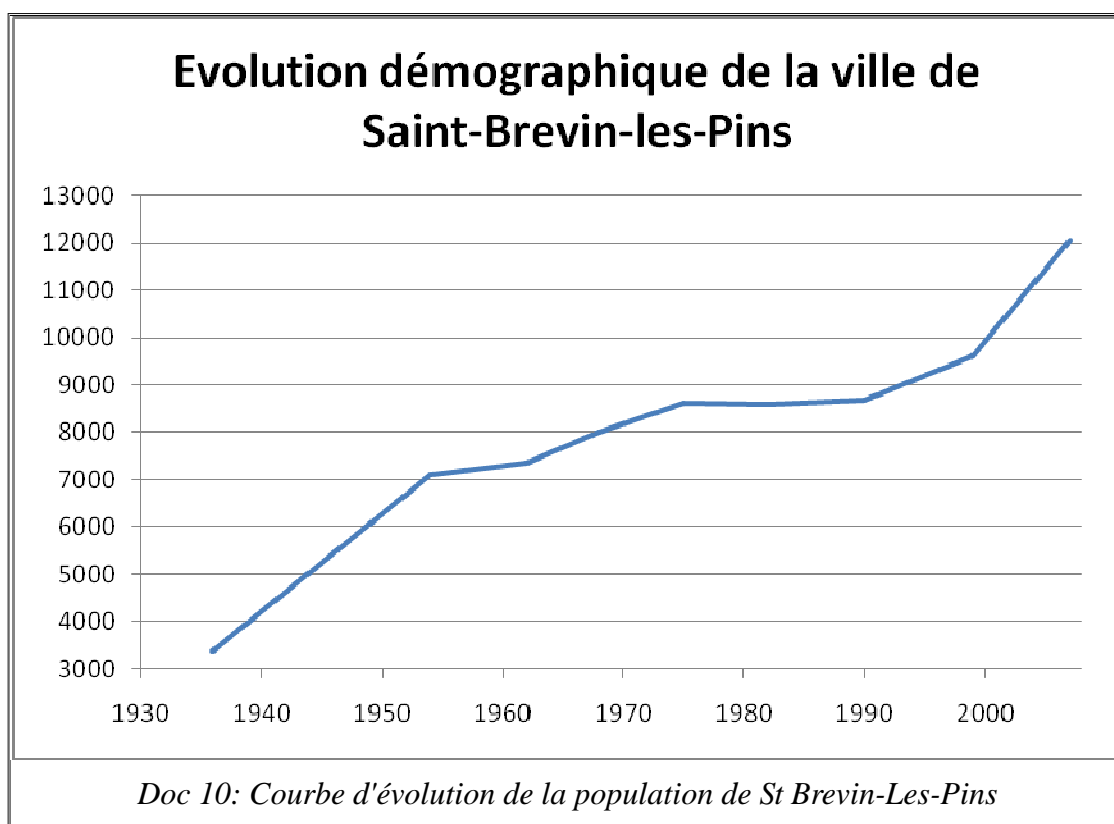
Par ailleurs la forêt de pins prenait une ampleur considérable et ceci devint rapidement un atout majeur. C'est pour cette raison qu'en 1899 la ville changea son nom de Saint-Brevin en Saint-Brevin-Les Pins. Ainsi, d'année en année la station gagnait en renommée; ce fut la "belle époque". Cependant, la grande Guerre mit, pour un temps, un frein au développement et ce n'est qu'en 1920 avec la création d'un premier syndicat d'initiative, que l'on retrouva la fréquentation d'autrefois.

Depuis, la ville s'est structurée petit à petit au nord et au sud du territoire. Le développement de la station balnéaire se faisant progressivement au sud. Ainsi Saint-Brevin-Les-Pins est une station balnéaire datant du début du XXème siècle qui a su conserver le calme d'un lieu de vacances familiales et conviviales.

III) Démographie

La ville de Saint-Brevin-Les-Pins compte aujourd'hui 12055 habitants. Il est intéressant d'étudier l'évolution de la population depuis 1930. On obtient alors la courbe suivante:

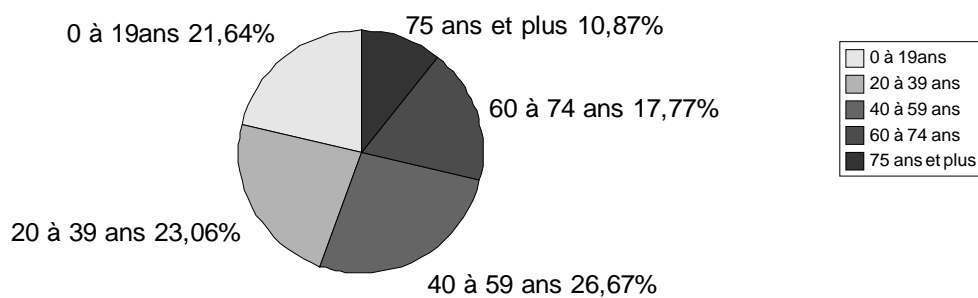
Année	1936	1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Pop.	3387	7087	7357	8008	8614	8582	8688	9594	12055



On peut alors remarquer deux fortes augmentations de la population durant le siècle. Il s'agit tout d'abord de la fin de la seconde guerre mondiale qui a entraîné un doublement de la population entre 1936 et 1954. Ensuite, la forte croissance démographique depuis 1994 s'explique par le fait d'avoir rendu gratuit le passage par le pont de Saint-Nazaire. En effet la construction du pont en 1974 n'a pas apporté un développement à la ville de Saint-Brevin-les-Pins mais c'est seulement sa gratuité à partir de 1994 qui a provoqué cette forte croissance. On observe alors la construction en masse de nouveaux logements et surtout des lotissements. Ainsi le cadre de vie agréable de la ville a attiré de nombreux actifs travaillant à Saint-Nazaire.

A présent, après s'être intéressé à l'évolution de la population, nous allons étudier la composition de la population. Les données utilisées sont celle du recensement de 1999, les résultats du dernier recensement n'ayant pas été communiqués par l'institut de l'Insee. Cela peut poser problème pour certaines caractéristiques: par exemple, le taux de chômage a beaucoup évolué depuis 1999. Il était de 13,2% en 1999 mais il doit être de l'ordre de 9% aujourd'hui comme dans le reste du pays. Il est quand même possible de tirer des enseignements des chiffres de 1999. Tout d'abord, on observe un taux de natalité de 9,97 pour mille et un taux de mortalité de 13,60 pour mille. On remarque donc que le taux de natalité est inférieur à la moyenne nationale (12,76 pour mille) et que le taux de mortalité est supérieur à la moyenne nationale (9,16 pour mille). Cela s'explique par le fait que la moyenne d'âge de la population de la ville de Saint-Brevin-Les-Pins est assez élevée. En effet, les personnes de plus de 60 ans représentent 28,7% de la population de Saint-Brevin alors que la moyenne nationale est de 21,3%. De plus, la part des moins de 30 ans n'est que de 32,0% alors qu'au niveau national elle est de 38,0%. Cela montre que la population de Saint-Brevin est essentiellement composée de personnes âgées et cela s'explique par le fait que le cadre de vie y est agréable ce qui attire de nombreux retraités.

Répartition de la population en fonction de l'âge



Doc 11: Répartition de la population en fonction de l'âge

Enfin, nous pouvons aborder l'influence du tourisme sur la démographie. Comme toute station balnéaire, la ville de Saint-Brevin-Les-Pins attire de nombreux touristes en été. Ainsi, la population passe de 12000 habitants à entre 55000 et 60000 habitants suivant les saisons touristiques. La population est ainsi multipliée par 5. Cela n'est pas sans conséquences pour la ville à différents niveaux. Elle doit en effet posséder les infrastructures nécessaires à cette population estivale, ce qui engendre des coûts importants pour la ville. Ainsi les infrastructures fonctionnent en sous régime en hiver alors qu'elles sont mises à rudes épreuves en été.

Toutes les données démographiques présentées ici devront être prises en compte lors de l'élaboration des propositions d'aménagement afin que celles-ci ne soient pas en décalage avec la population.

IV) Économie de la ville

L'économie de la ville de Saint-Brevin repose essentiellement sur le tourisme. En effet, la commune bénéficie des nombreuses taxes du tourisme (taxe de séjour, taxe d'habitation pour les résidences secondaires) afin de financer ses projets. De même, les commerçants et les artisans bénéficient de l'apport du tourisme puisque celui-ci engendre un surplus d'activité très important.

La commune de Saint-Brevin possède une zone d'activité assez vaste de 65,9 hectares, en cours d'extension, appelé Parc d'activités de la Guerche; cette zone se situe le long de la route bleue(D213). Elle bénéficie donc d'un accès routier convenable vers les villes de Nantes et de Saint-Nazaire. Cette zone d'activité accueille aujourd'hui une cinquantaine d'entreprises dans divers secteurs tels que le commerce, l'industrie légère et l'artisanat. Ces entreprises regroupent environ 600 emplois. Le nombre d'entreprises et d'emplois est en constante augmentation car une extension de la zone vers le sud et l'est est en cours de réalisation avec l'implantation d'entreprises, d'un collège et des structures culturelles telles qu'un cinéma multiplex, un complexe aquatique et une salle polyvalente ces trois dernières étant déjà construites.



Doc 12: Photo 1 de la zone d'activité de la Guerche



Doc 13: Photo 2 de la zone d'activité de la Guerche



Doc 14: Photo 3 de la zone d'activité de la Guerche

Ainsi, après avoir étudié les différentes composantes de la ville de Saint-Brevin, nous pouvons maintenant entreprendre l'étude de la place Henri Baslé en tenant compte de ce qui a été exposé dans cette première partie.

Deuxième partie:

Étude de la place Henri Baslé

(La localisation des photos faites de la place est indiquée sur un plan de la place en annexe)

I) Localisation



*Doc 15: Localisation de la place
au sein de la ville*



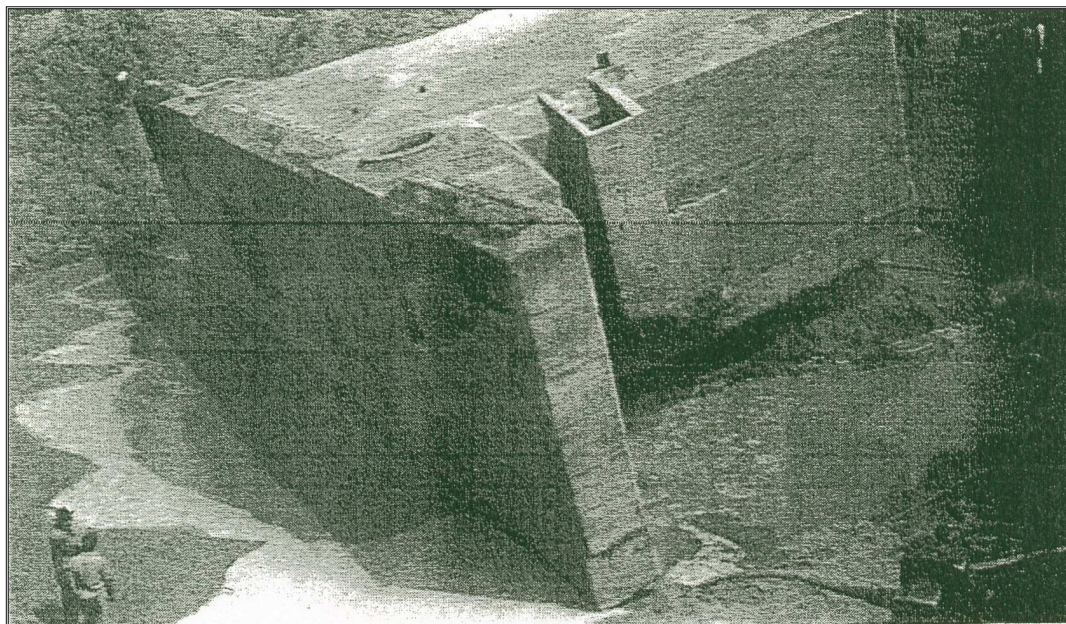
Doc 16: Photo aérienne de la place Henri Baslé

- la place Henri Baslé
- la place de la Victoire

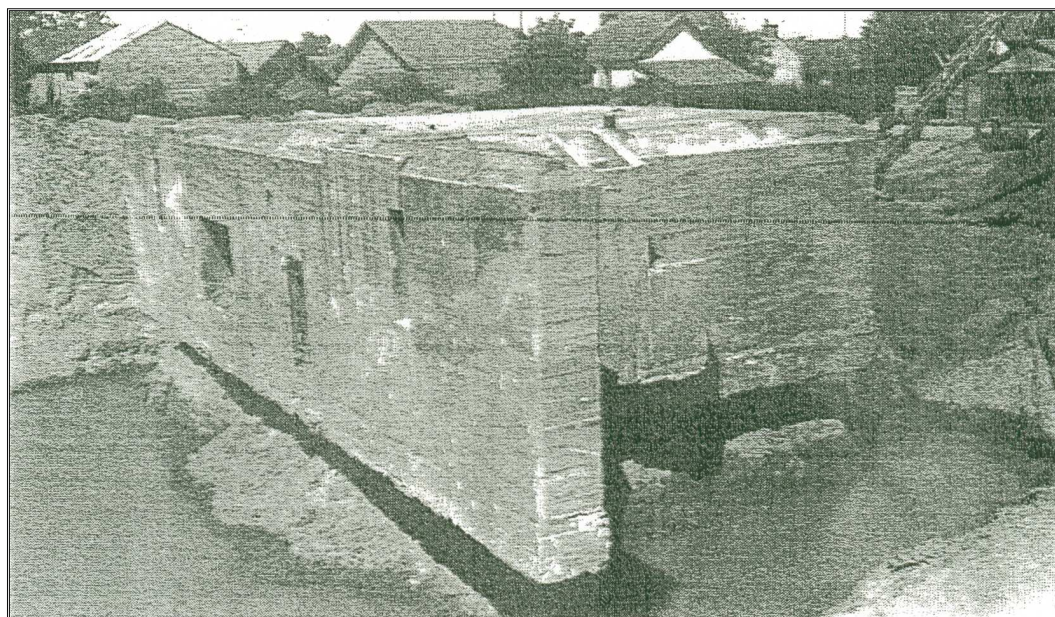
[illegible]

II) Histoire de la Place Henri Baslé

Avant 1955, il n'y avait pas de place là où se localise aujourd'hui la place Henri Baslé. C'était alors un simple terrain vague avec quelques blockhaus où jouaient les enfants d'après le témoignage d'une retraitée qui a grandi à Saint-Brevin-les-Pins. C'est seulement en 1955, que la commune décida d'entreprendre des travaux afin de construire une place. Pour aménager cette place, trois blockhaus datant de la seconde guerre mondiale ont dû être enfouis sous terre. En effet ces derniers étant gênant pour l'aménagement, des travaux d'enfouissement de ces blockhaus furent entrepris. Aujourd'hui, la place possède encore des traces de ces blockhaus: on observe en effet qu'elle est bombée; cela s'explique par le fait que les Blockhaus n'ont pas été totalement enfouis. Voici quelques photos montrant ces travaux.



Doc 18(a): Photo des travaux d'enfouissement d'un des blockhaus



Doc 18(b): Photo des travaux d'enfouissement d'un des blockhaus

A l'époque des travaux, l'activité de la ville se concentrait près de l'église sur la place du Ralliement, aujourd'hui appelée place de la Victoire.



Doc 19: Photo de la place de la Victoire ou place du Ralliement

Une fois la place aménagée, les activités se sont peu à peu déplacées vers la place Henri Baslé puisque celle-ci était plus grande et donc plus attractive. La construction du pont de Saint-Nazaire a aussi permis de la rendre encore plus attractive.

Les grandes lignes de cet aménagement sont encore présentes aujourd'hui même si quelques travaux mineurs ont été exécutés depuis les premiers travaux.

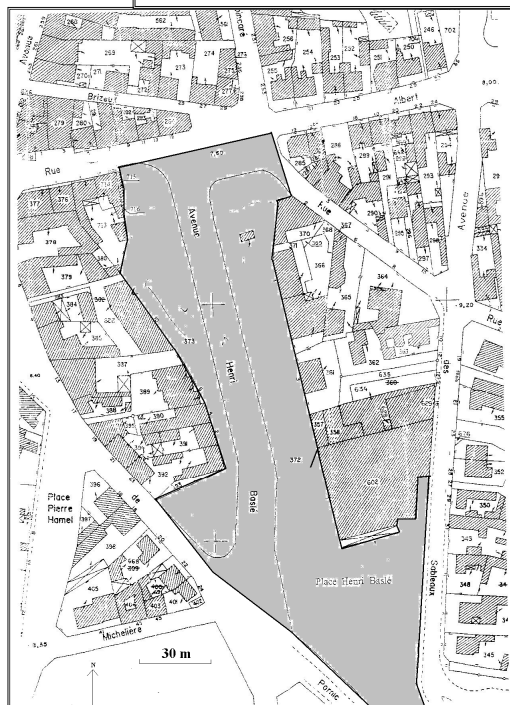
III) Description de la place

1) Généralités sur la place

Comme nous l'avons vu précédemment, la place Henri Baslé possède un léger dénivelé du fait de la présence de blockhaus en souterrain.



Doc 20: Photo illustrant le dénivelé de la place



Doc 21: Représentation de l'étendue de la place

Outre le fait que cette photo nous montre le caractère bombé de la place, celle-ci nous montre aussi que la place est séparée en deux parties par la présence d'une rue assez large mesurant 9 mètres. La place est très étendue: en effet, elle est longue de 260 mètres. Cependant, sa largeur est moindre car elle atteint à son minimum de largeur 40 mètres. Le plan ci-contre montre les caractéristiques décrites. Cette place est la plus grande de la ville.

Aujourd'hui, cette place est essentiellement faite pour les automobilistes. En effet, les aménagements existants sont essentiellement pensés pour la voiture au détriment des autres modes de transport (vélo, marche à pied...). De chaque côté de la rue se trouvent des parkings, ces parkings permettent de desservir le reste du centre ville mais aussi les différents commerces se situant sur la place.



Doc 22: Photo du haut du parking de la partie gauche de la place



Doc 23: Photo du parking de la partie droite de la place en regardant vers le sud

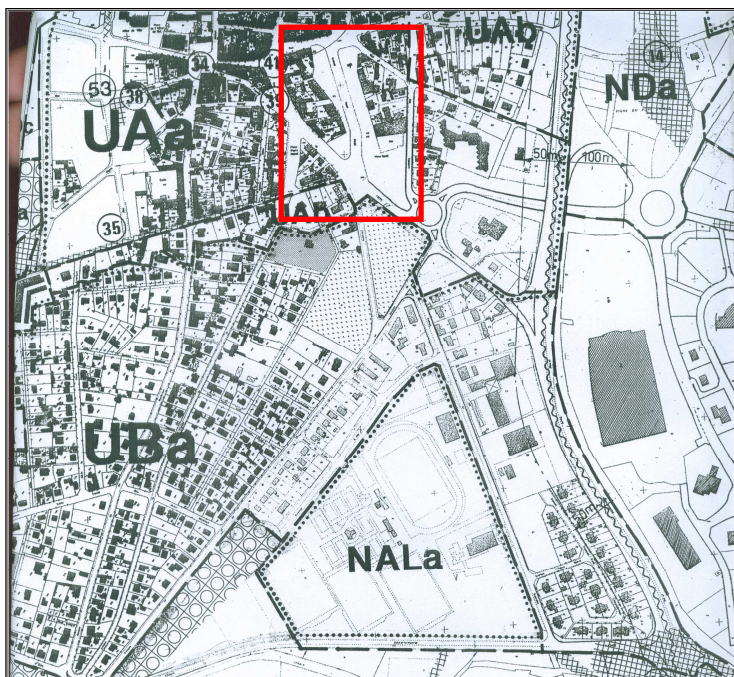
En ce qui concerne la végétation de la place, on observe sur les différentes photos que celle-ci est constituée essentiellement de deux lignes de pins de petite taille (pins parasol) le long de la rue principale. On observe aussi l'implantation de 5 platanes près du Super U et un peu de pelouse au nord de la place mais celui-ci ne possède qu'un rôle décoratif.

Sur la partie nord de la place, on trouve un pôle regroupant différents services tels que cabines téléphoniques, accès aux transports en communs desservant la ville elle même mais aussi les villes de Nantes et St-Nazaire. On retrouve aussi sur ce pôle des places de parkings attribuées aux personnes handicapées.



Doc 24: Photo du pôle service situé au nord de la place

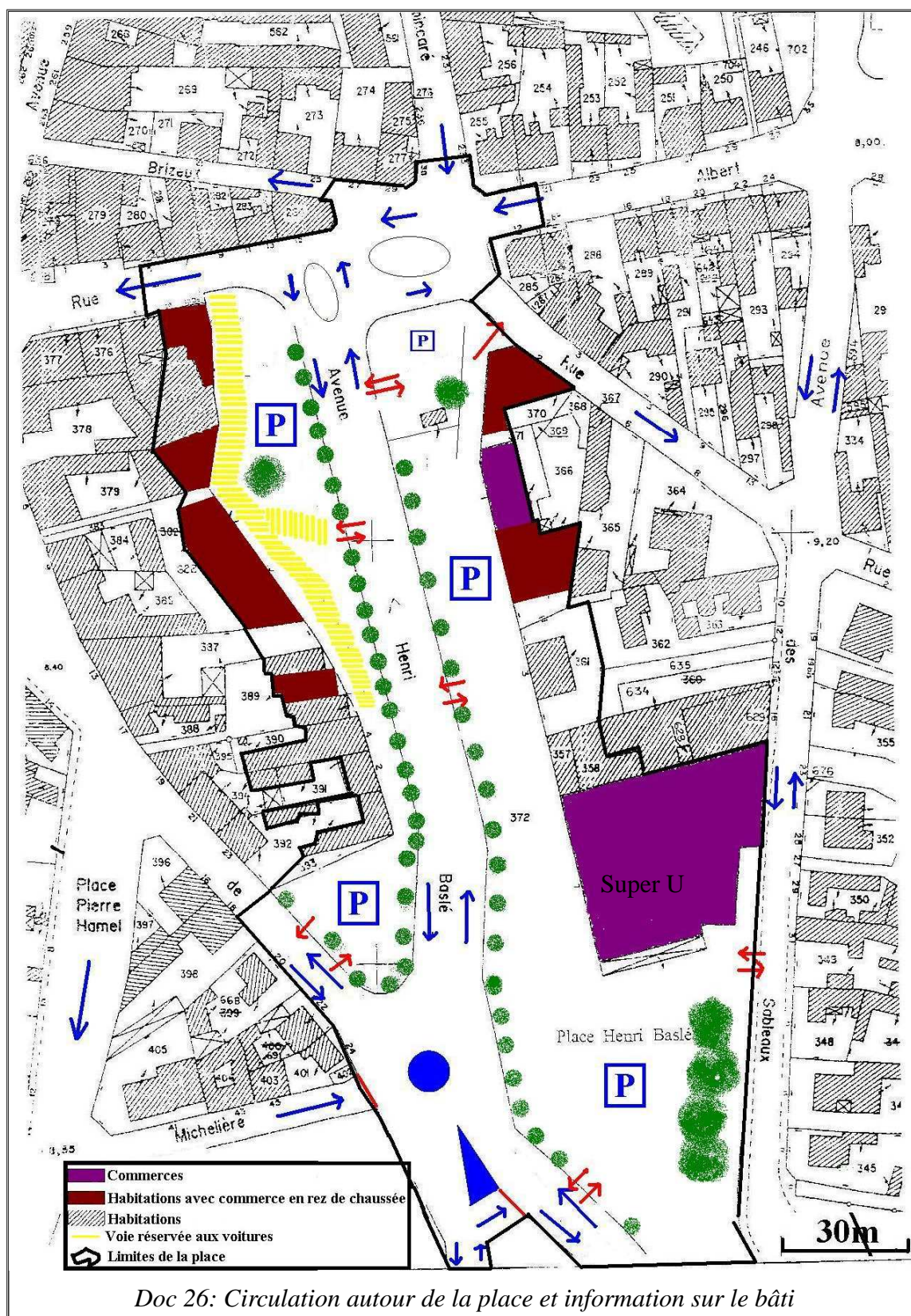
Dans le cadre du POS (Plan d'Occupation des Sols), la place Henri Baslé est en zone Uaa (Centre). Ce zonage impose à la place des contraintes pour toute construction. Mais le POS risque de changer quelque peu lors de l'élaboration prochaine d'un nouveau PLU.



Doc 25: Extrait du pos de la ville

2) Sens de circulation autour de la place.

Dans l'état actuel de la place Henri Baslé, la circulation se fait selon le schéma suivant:



Le schéma de la page précédente montre la circulation autour de la place ainsi que celle sur la rue principale coupant la place en deux. En ce qui concerne la circulation sur les espaces de parkings, celle-ci n'est pas clairement définie la plupart du temps.

3) Économie et habitat sur la place

Différents commerces se situent sur la place Henri Baslé. Tout d'abord il y a un Super U au sud de la place, puis, sur le côté gauche de la place se situent deux bars, deux banques, une Maison De Presse et un magasin de location de vidéos. Enfin, sur le côté droit de la place, on trouve une autre banque et un bar.



Doc 27: Quelques photos des commerces situés sur la place

En ce qui concerne l'habitat, on trouve essentiellement sur la place de l'habitat collectif avec un nombre d'étages souvent égal à deux ou trois. On assiste à une disparition progressive des maisons individuelles. En effet, il y a deux ans, un immeuble de deux étages s'est construit à la place d'une maison et il y a peu de temps un permis de construire a été délivré afin de détruire une maison pour y construire de l'habitat collectif.

4) Les acteurs en relation avec la place

- Les commerçants: la place est un atout pour leurs activités. Il est important que la place soit facilement accessible à tous afin que les commerçants tirent le meilleur parti possible de l'attractivité de la place.
- Les usagers de la place: ils se rendent sur la place pour différentes raisons: se rendre dans l'un des commerces, rentrer dans leur habitation, se promener. Quelque soit la raison de leur venue, il est nécessaire que la place leur soit facilement accessible, que les places de parking soient en nombre suffisant, que le cheminement piétonnier soit sécurisé et que la place soit la plus accueillante possible.
- Les exposants du marché: le marché principal de la ville prend place deux fois par semaine sur la place Henri Baslé, le jeudi et le dimanche matin. Il y a 100 exposants en hiver et 150 en été et il y a au total 450 mètres de linéaire. Il est nécessaire, quelque soit l'aménagement choisi que la capacité d'accueil soit respectée.



Doc 28: Photo aérienne un jour de marché

Les acteurs étant répertoriés et connaissant leurs besoins il est maintenant possible de lister les atouts de la place mais aussi les dysfonctionnements qu'il faudra résoudre lors du réaménagement de la place Henri Baslé.

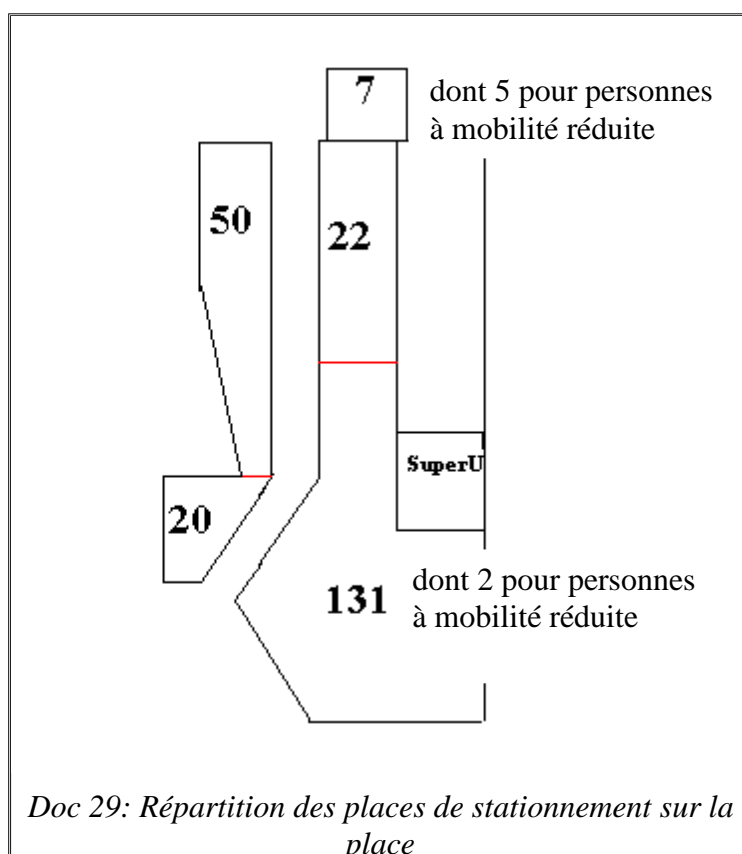
IV) Les atouts et les dysfonctionnements de la place Henri Baslé.

1) Les points forts de la place Henri Baslé (atouts)

Dans sa configuration actuelle, la place possède quelques points forts:

- Tout d'abord, sa localisation au sein de la ville constitue un atout. En effet, la proximité de la voie express permet un accès facile à la place lorsque l'on se rend à St-Brevin-Les-Pins. De même, sa localisation en centre ville lui offre un fort potentiel de développement. C'est cette localisation qui explique la présence de nombreux commerces sur la place.

- Ensuite, la forte capacité en stationnement constitue un autre atout pour la place Henri Baslé. En effet le nombre de place de parking semble suffisant puisque en hiver le parking n'est jamais complet. Cependant en été, il arrive que le parking soit saturé mais cela ne constitue pas un problème majeur car il existe un parking de 350 places à proximité de la place (servant essentiellement les jours de marché). Il y a donc 230 places de stationnement sur la place, elles sont réparties de la façon suivante :

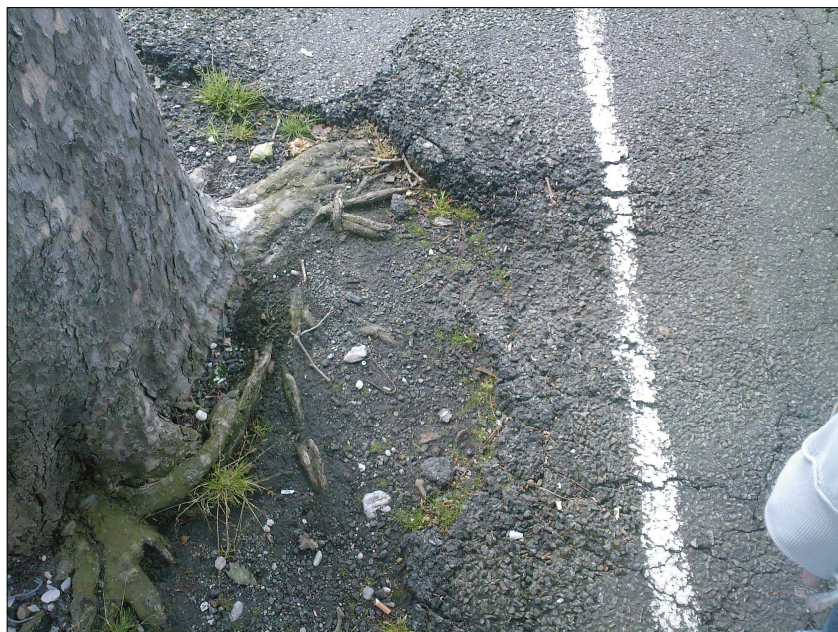


- Enfin, le fait que la place Henri Baslé soit très étendue constitue aussi un atout. En effet, cela permet d'accueillir sans problème un marché avec de nombreux exposants. Ce marché faisant affluer des personnes à plus de 20 km les jours de marchés, cela offre donc un fort rayonnement à la place.

2) Les dysfonctionnements de la place Henri Baslé

En contrepartie des points forts énoncés précédemment la place souffre de nombreux dysfonctionnements:

- Tout d'abord la place Henri Baslé souffre d'un état de vétusté général. En effet, depuis la construction de la place vers la fin des années cinquante, celle-ci n'a pas subi de travaux majeurs de remise en état. Le goudron vieillit donc mal. La place n'apparaît pas en accord avec son temps, il n'y a pas d'effort de mise en valeur de la place. Par exemple, le contour au sol des arbres n'est pas aménagé mais laissé à l'abandon. De même, l'état du stationnement est très médiocre. En effet, les lignes sont peu marquées, souvent effacées.

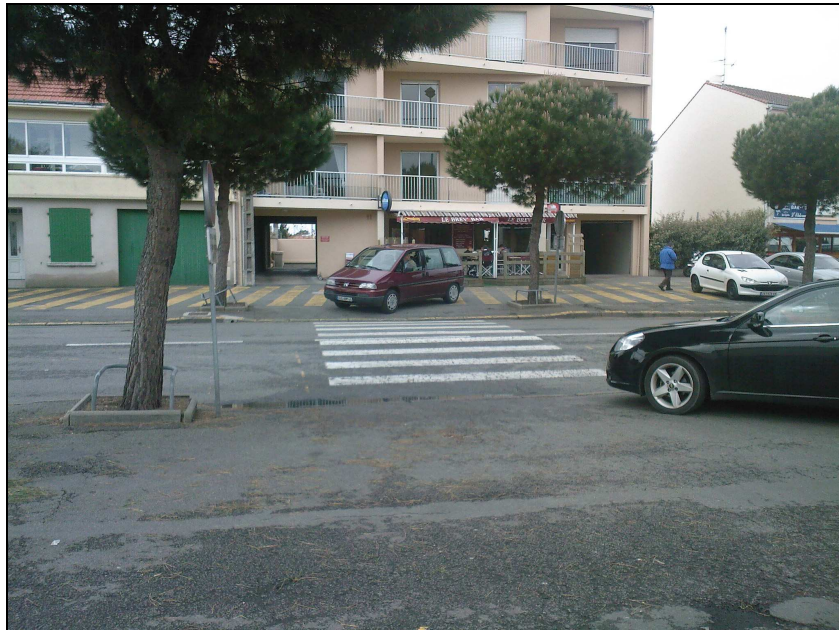


Doc 30: Photo illustrant le mauvais état du goudron



Doc 31: Photo illustrant le mauvais état du marquage au sol

- Ensuite la place Henri Baslé possède un réel problème dans l'organisation de son stationnement. Comme on l'a vu précédemment, le nombre de places de stationnement est largement suffisant, cependant l'organisation du stationnement est mal pensée. Premièrement, les entrées et les sorties de parking sont mal placées: par exemple, une entrée/sortie débouche directement sur un passage piéton comme le montre la photo suivante.



Doc 32: Photo illustrant la mauvaise organisation de la place

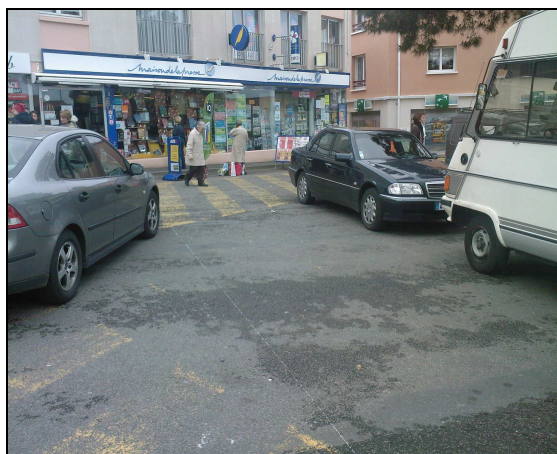
Ensuite, la circulation des voitures sur les espaces de parking est mal organisée. En effet, sur la partie gauche de la place une voie de circulation pour les voitures a été dessinée au sol. Celle-ci est matérialisée par des bandes jaunes, il est donc interdit d'y stationner. Le problème réside dans le fait que des places de stationnement sont indiquées en plus du marquage jaune: le marquage au sol n'est pas clair et il y a donc confusion entre espaces autorisés au stationnement et non autorisés. Le manque de marquage au sol des places de stationnement alimente encore plus la confusion et on observe alors des voitures stationner sur les bandes jaunes.



Doc 33: Photo illustrant la confusion sur le marquage au sol



Doc 34: Photo montrant les problèmes de stationnement



Doc 35: Autre photo illustrant les problèmes de stationnement

De plus, on observe qu'il n'y a pas optimisation de l'espace de stationnement. En effet, sur la partie droite de la place, on observe que tout un espace qui pourrait être utilisé comme du stationnement est laissé à l'abandon. On pourrait penser que cet espace est laissé vacant car il n'est pas utile d'offrir plus de place de stationnement, mais dans ce cas là il serait possible d'attribuer à cet espace une autre fonction au lieu de le laisser vide.



Doc 36: Photo illustrant l'espace perdu sur la place

Enfin, le positionnement des places pour personnes handicapées n'est pas toujours bien pensé. Par exemple, celles qui se situent au nord de la place ne sont pas tout à fait adéquat. En effet, des personnes handicapées voulant se rendre dans l'un des commerces de la partie gauche de la place rencontreront des désagréments pour s'y rendre (traversée de la large rue).

- De même, la rue large divisant la place en deux constitue un problème. Celle-ci est inappropriée puisque les gens empruntent cette rue uniquement pour se rendre sur la place et en aucun cas pour se rendre à d'autres endroits de la ville. Cette rue est donc surdimensionnée et constitue donc une perte d'espace.

- Ce qui pose aussi problème sur la place est un manque certain de sécurité pour les piétons. Tout d'abord le long de la rue principale, il n'existe que deux passages piétons sur 190 mètres, dont un qui se situe sur une sortie de parking, comme on l'a vu précédemment. De même, il n'existe aucun cheminement piétonnier sur les espaces de parking ce qui provoque de nombreux conflits entre piétons et automobilistes. En fait, le seul endroit au nord de la place qui est réservé aux piétons est le trottoir situé sur la rue large, du côté droit de cette rue. Cependant, celui-ci n'est que très peu utilisé car ne desservant pas de lieux d'affluence.

- Lorsque l'on se rend en centre ville à Saint-Brevin-Les-Pins, on remarque facilement une rupture entre la place Baslé et le reste du centre ville, tout d'abord par le fait que le reste du centre ville soit dans un bien meilleur état. De même, dans le reste du centre ville, la sécurité des piétons est omniprésente du fait de la présence d'une rue semi-piétonne alors qu'elle est inexistante sur la place. Cela alimente donc la rupture évoquée.



Doc 37: Photos illustrant la rupture existant entre la place et le reste du centre ville

Ces deux photos montrent bien la rupture entre la place Henri Baslé et le reste du centre ville. On peut observer que les piétons sur la photo de gauche marchent sur l'espace de circulation ce qui illustre bien le problème de sécurité des piétons signalé auparavant.

- Par ailleurs, il existe un autre problème sur la place Henri Baslé, il s'agit du manque de lieux de vie alors que cela est pourtant essentiel afin de rendre un lieu agréable. Aujourd'hui, la place paraît peu agréable, lorsque l'on s'y rend, on y reste peu. Cela se traduit par l'absence quasi totale de bancs sur la place, l'un des seuls bancs de la place se situe contre le mur du Super U et n'est que très peu utilisé car il n'offre pas un point de vue agréable.



Doc 38: Un des uniques bancs de la place

V) Synthèse et enjeux du réaménagement de la place Henri Baslé

L'étude de la place Henri Baslé fait ressortir des éléments forts. Tout d'abord on se rend compte que ce lieu joue un rôle majeur dans l'attractivité du centre ville de par sa localisation et la présence de ses commerces. Cependant on observe de nombreux dysfonctionnements qui portent préjudice à son bon fonctionnement. Il apparaît donc nécessaire d'effectuer un réaménagement de cette place. Les usagers de la place Henri Baslé sont conscients de cette nécessité, en effet, au travers d'un questionnaire posé aux utilisateurs de la place, ceux-ci ont répondu à 90% qu'il était nécessaire de réaménager la place.

Le réaménagement de la place Henri Baslé doit donc se faire autour de 4 grands objectifs:

- Remettre en état l'ensemble de la place (revêtements, marquage...)
- Améliorer le stationnement sur la place
- Rendre la place plus agréable par une amélioration de l'accueil du public et de la végétation
- Sécuriser l'accès aux piétons et donner une plus grande importance à l'espace piéton
- Supprimer la rupture avec le reste du centre ville afin de dynamiser au maximum l'activité de ce centre

Troisième partie:

Propositions d'aménagement

(Tous les schémas faits sur Autocad® ont la même légende qui se trouve à la page 49)

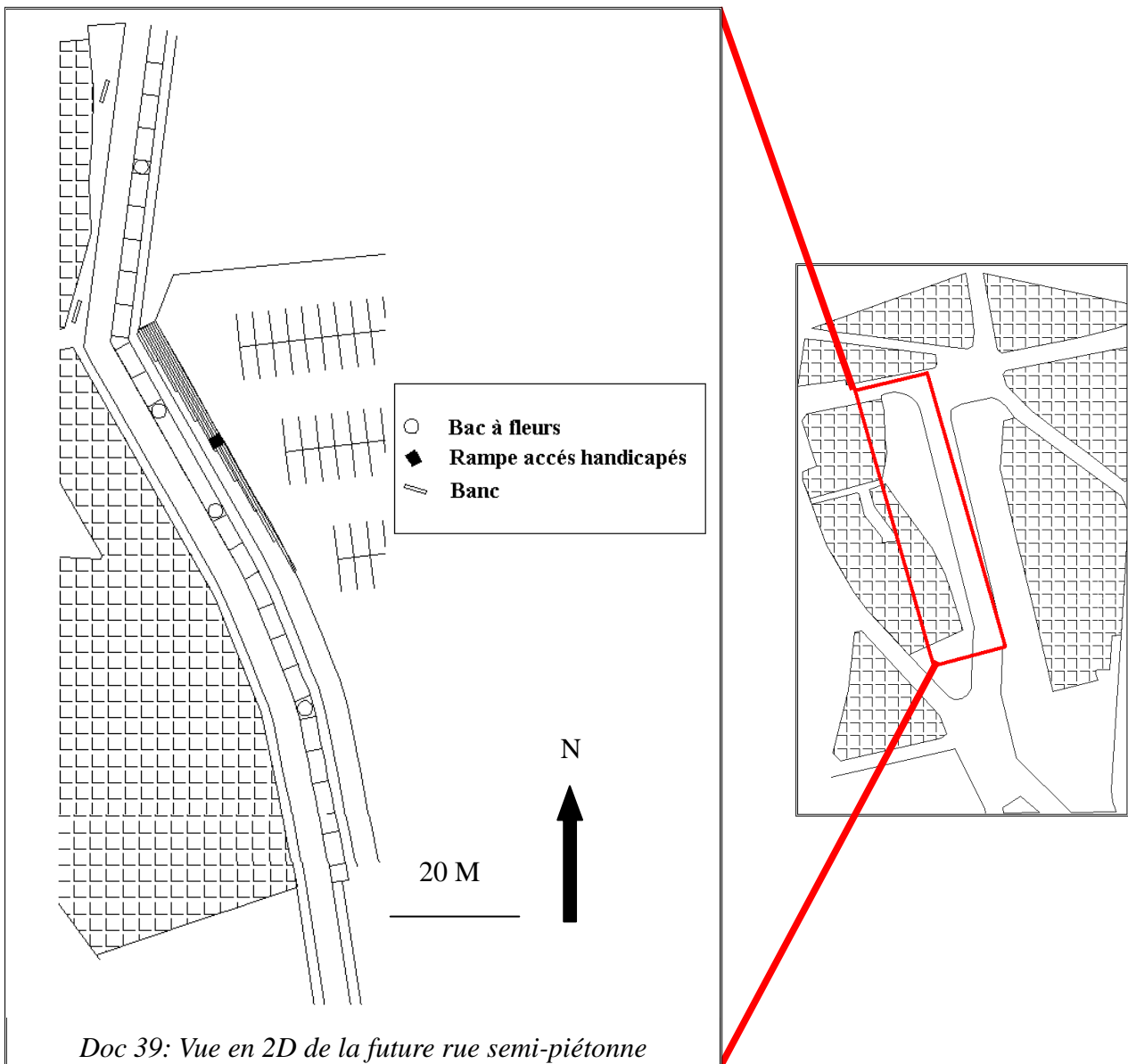
I) Création d'une rue semi-piétonne

1) Nécessité d'une rue semi-piétonne

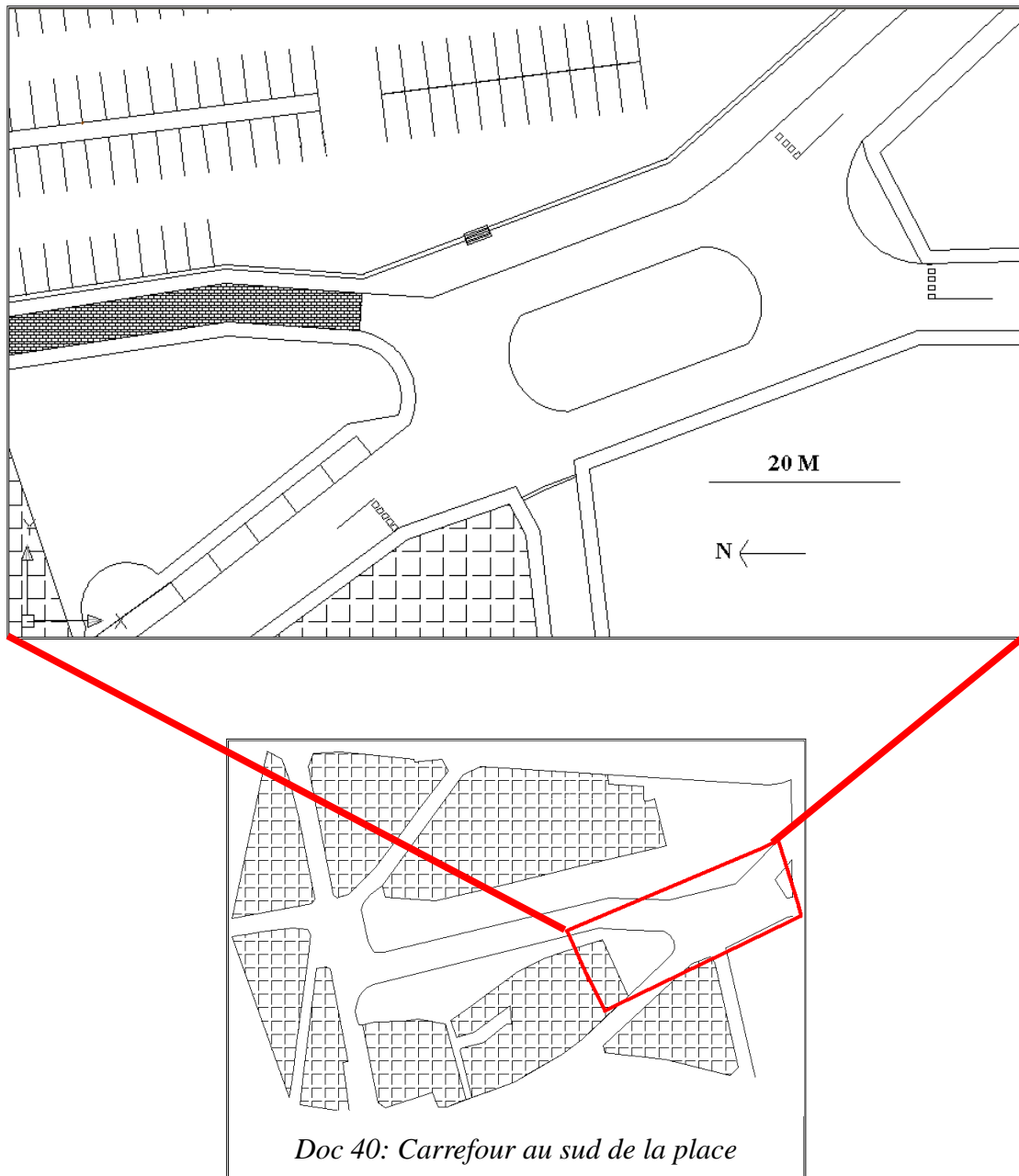
Au regard des problèmes énoncés précédemment, il apparaît nécessaire de mettre en place une rue semi-piétonne sur la place Henri Baslé. En effet, cela permettrait de résoudre efficacement le problème de sécurité des piétons sur la place. De plus, la mise en place de cette rue semi-piétonne permettra de rendre le lieu bien plus agréable pour les piétons. De même cette rue permettra de corriger la rupture existant avec le reste du centre ville. En effet, lier les deux rues semi-piétonnes permettra de donner une véritable unité au centre ville et ainsi dynamiser l'activité de ce centre. Enfin une telle rue paraît bien plus pertinente dans le cas de cette place et à la vue des besoins qu'une large voirie. C'est pour ces différentes raisons qu'il est utile de mettre en place ce type d'infrastructure.

2) Localisation et description

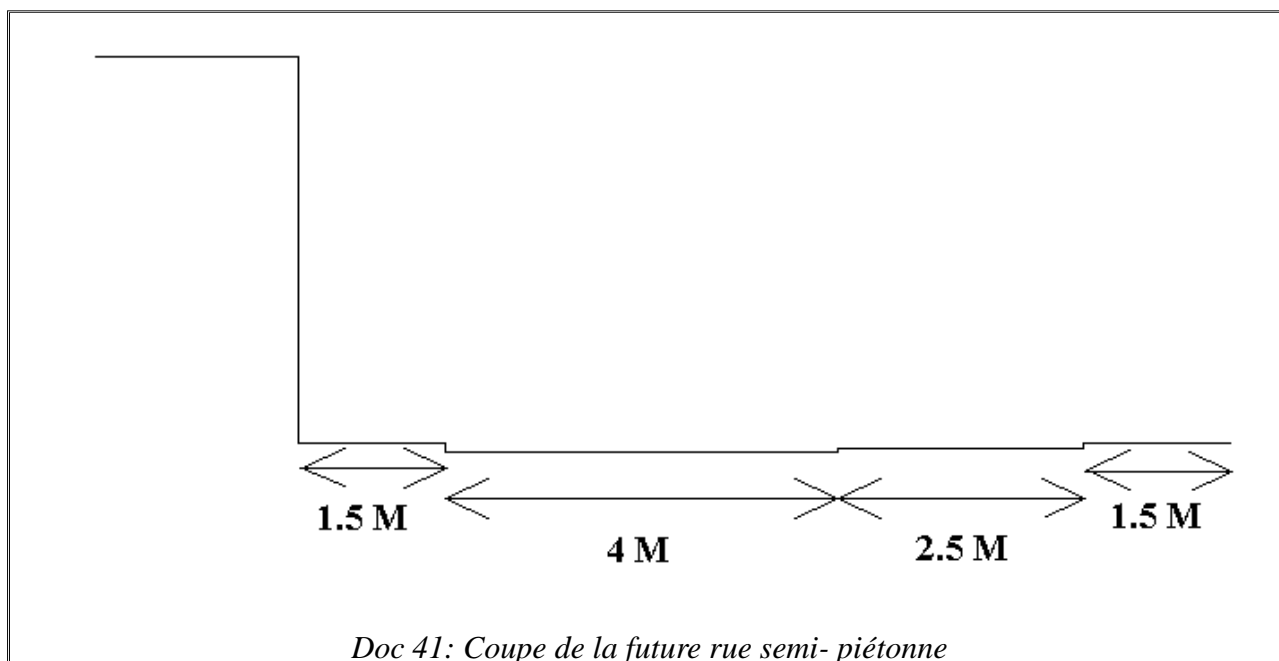
La rue semi-piétonne sera disposée de la façon suivante:



La rue semi-piétonne sera donc accolée aux commerces de la partie gauche de la place. Il ne semblait pas judicieux de faire passer la rue près du Super U. En effet, ce qui est nécessaire pour un supermarché est le stationnement à proximité et en quantité alors que pour les petits commerces une rue semi-piétonne semble plus adéquate. La rue créée rejoint au nord l'autre rue semi-piétonne du centre alors qu'au sud, cette rue rejoint un carrefour qui est réaménagé afin d'accueillir la nouvelle rue. Le schéma suivant illustre le carrefour au sud de la place. Un terre plein central est alors créé, ainsi que 3 « cédez le passage » et un stop. Le stop est mis en place pour des raisons de sécurité: en effet, le champ de vision n'est pas assez large pour mettre uniquement un « cédez le passage ».



Afin de décrire la rue semi-piétonne, il est possible d'effectuer un schéma en coupe de la rue:



La rue ainsi créée est large de 4 mètres et cela pour un seul sens de circulation lorsque la voiture sera autorisée à circuler. Du côté gauche de la voirie se situe un trottoir de 1,5 mètres alors que du côté droit on trouve des emplacements de stationnement pour les voitures et à la droite de ces emplacements un autre trottoir de 1,5 mètres. Au total le stationnement accolé à la rue semi-piétonne apporte une capacité de stationnement égale à 21, ces places permettant un accès rapide aux commerces présents.

Les matériaux utilisés seront les mêmes que ceux de la rue semi-piétonne existant dans le reste du centre ville afin de renforcer l'unité du centre.



Doc 42: Photo de la rue semi-piétonne existant déjà en centre ville

Pour la voirie centrale, on utilisera des pavés peut surélevés. Ces pavés seront aussi utilisés pour les espaces de stationnement le long de la voirie. Pour les trottoirs on utilisera des grandes plaques de dallage lisse. Les trottoirs seront peut surélevés afin de faciliter le cheminement des piétons lorsque la rue sera exclusivement piétonne.

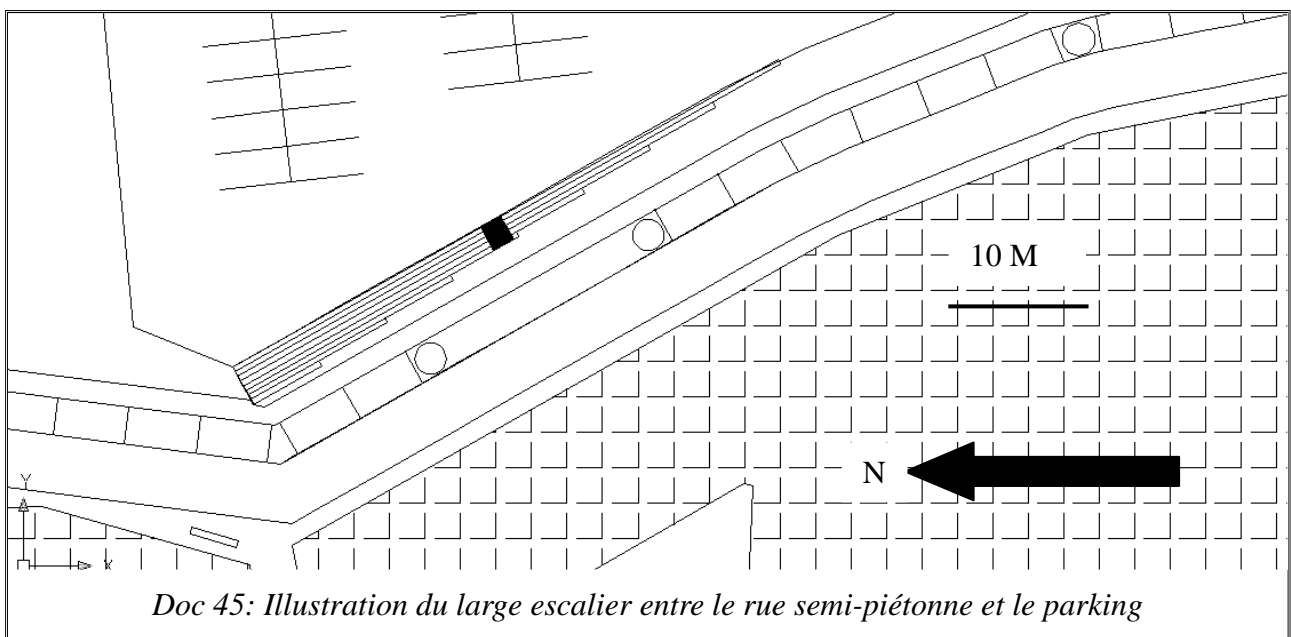


Doc 43: Futurs pavés de la rue semi-piétonne



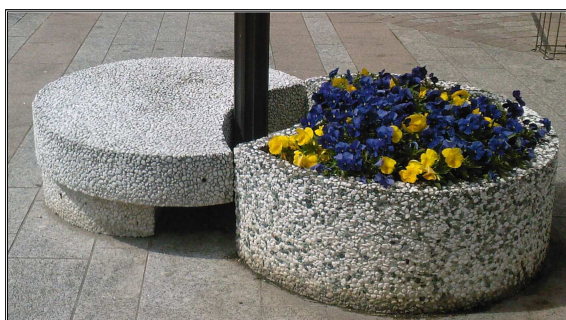
Doc 44: Futur dallage pour les trottoirs de la rue semi-piétonne

Le long de la rue semi-piétonne et face aux commerces un large escalier (40 M) sera construit. La rue créée suit la dénivellation naturelle de la place, par conséquent, comme l'espace de stationnement doit toujours être à la même hauteur, c'est-à-dire un parking sans dénivellation, le nombre de marches d'escaliers ira donc en décroissant lorsque la différence de hauteur entre rue piétonne et espace de stationnement diminuera. La construction de ce large escalier permettra alors un accès facile et rapide aux commerces de la rue semi-piétonne. Cette caractéristique sera d'autant plus importante pour les commerces lorsque la rue sera fermée aux voitures. Au centre de cet escalier on installera une rampe d'accès pour les personnes handicapées. En face de cet escalier, il n'y aura pas de place de stationnement sur une grande longueur afin de ne pas gêner les piétons.

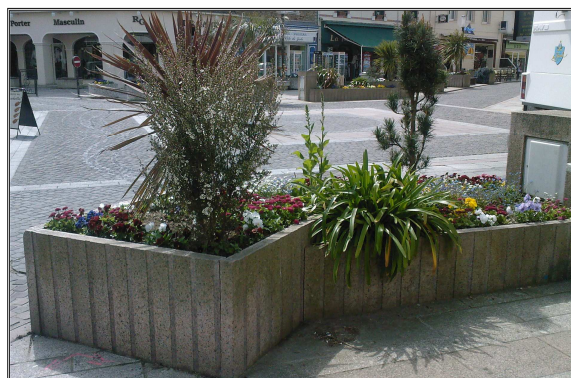


Doc 45: Illustration du large escalier entre la rue semi-piétonne et le parking

La rue semi-piétonne sera agrémentée de différents mobiliers urbains tels que poubelles, bancs, bacs à fleurs, lampadaires... Ci dessous quelques exemples de mobiliers qui pourront être utilisés.



Doc 46: Photo d'un exemple de bac à fleurs-banc qui pourra être utilisé



Doc 47: Photo d'un autre bac à fleurs qui sera utilisé



Doc 48: Photo d'un banc qui sera utilisé pour le réaménagement de la place



Doc 49: Photo du parking à vélos qui sera utilisé



Doc 50: Photo d'un lampadaire, il sera utilisé lors du réaménagement



Doc 51: Photo du type de poubelle qui sera utilisé

3) Fonctionnement de la rue semi-piétonne

La rue semi-piétonne ainsi créée possédera deux modes de fonctionnement différents en fonction des périodes de l'année. Hors période estivale, la voiture sera autorisée à circuler dans la rue semi-piétonne, cependant le piéton restera prioritaire dans cette rue : la vitesse de déplacement des véhicules sera limitée à 30km/h afin que la sécurité des piétons soit assurée. La circulation des voitures se fera à sens unique dans le sens sud/nord. Pendant la période estivale, c'est à dire du 15 juin au 15 septembre, les voitures ne seront pas autorisées à circuler (sauf livraison de marchandises pour les commerces de la rue). Par conséquent, les piétons seront libres de déambuler à leur guise. Cette fermeture semble judicieuse du fait que durant l'été, la population de la commune atteint 60000 habitants. En effet, il y a alors beaucoup plus de piétons dans les rues et il faut assurer leur sécurité. Afin que la fermeture aux voitures soit efficace et que les livraisons pour les commerces ne rencontrent pas d'embûches, on mettra des bornes escamotables au début de la rue semi-piétonne afin de bloquer l'accès aux voitures quand cela sera nécessaire.



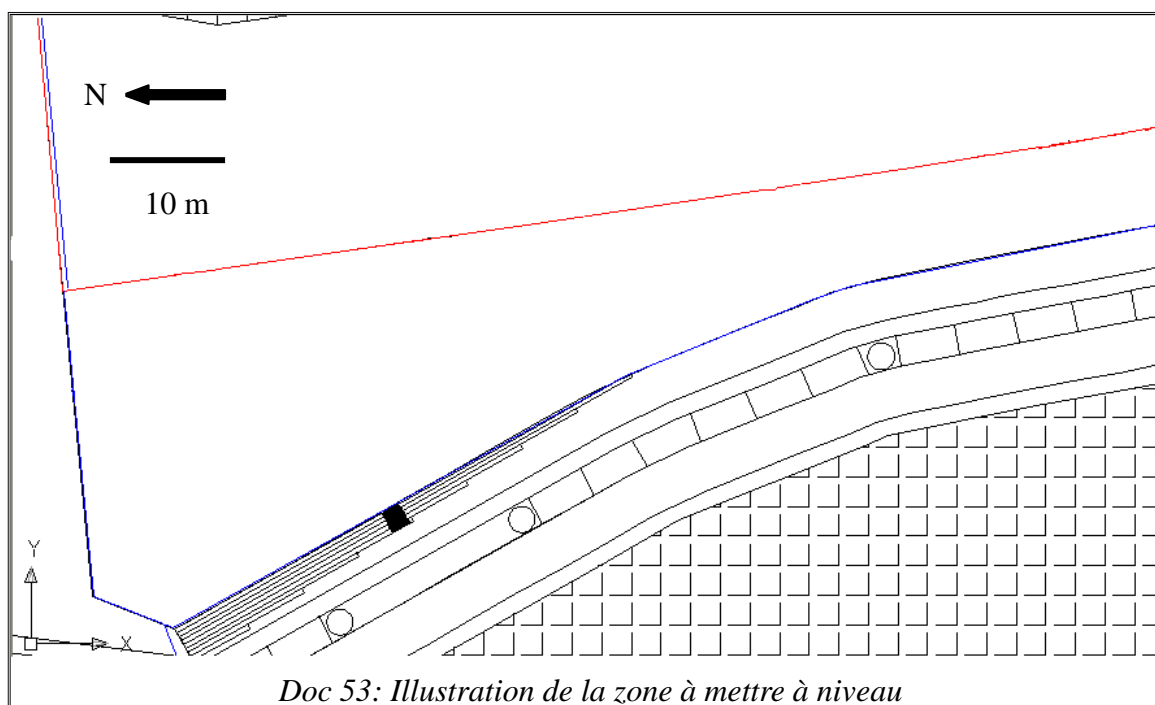
Doc 52: Photo de la borne escamotable qui sera utilisée

Ces deux modes de fonctionnement et le fait que la rue soit en sens unique auront des conséquences sur la circulation autour de la place. Ceci sera détaillé dans la partie plan de circulation (IV). La création de cette rue semi-piétonne permet donc d'améliorer considérablement la sécurité des piétons.

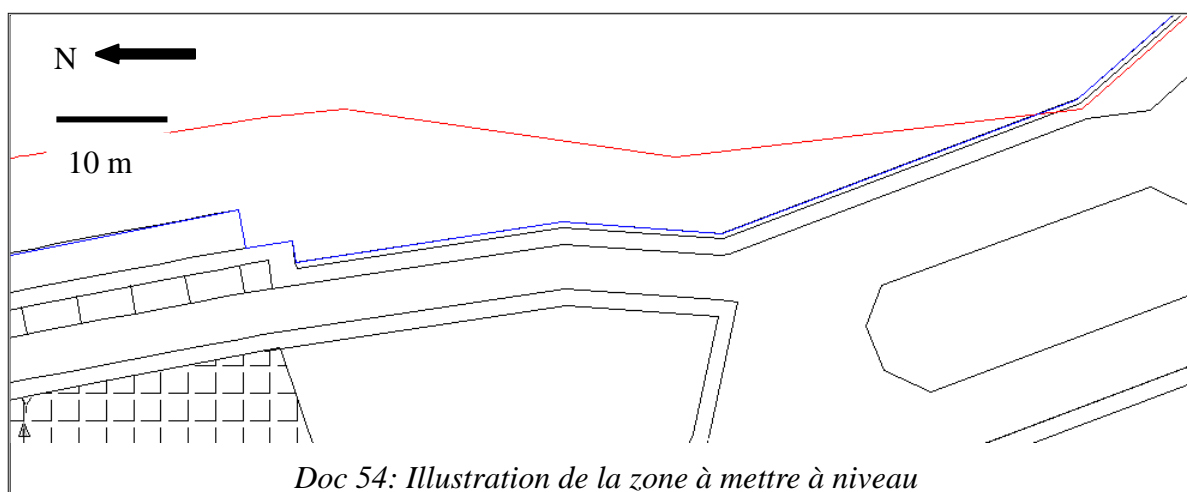
II) Stationnement sur la place Henri Baslé

Comme on l'a dit précédemment le nombre de places de stationnement sur la place Henri Baslé est suffisant. Ainsi le réaménagement ne vise pas à augmenter le nombre de places de parking: il s'agit plus d'une réorganisation.

Tout d'abord, la construction de la rue semi-piétonne a entraîné des suppressions de places de stationnement qui se situaient là auparavant. Pour combler cette perte, le parking existant sur la partie droite de la place Henri Baslé sera agrandi vers la gauche. Il faudra alors entreprendre des travaux de terrassement afin de créer cet espace de parking supplémentaire. Le parking ne sera pas agrandi vers le nord afin de laisser l'espace libre pour créer un lieu de vie mettant en valeur la place Henri Baslé. Cet aménagement sera décrit dans le III de cette partie. Le schéma suivant montre les différentes limites de l'espace de stationnement. Les traits rouges correspondent aux anciennes limites de l'espace de stationnement et en bleu, il s'agit des nouvelles limites de stationnement dans le cadre du réaménagement. On peut alors aisément observer la zone qui faudra mettre à niveau afin de combler le dénivelé.

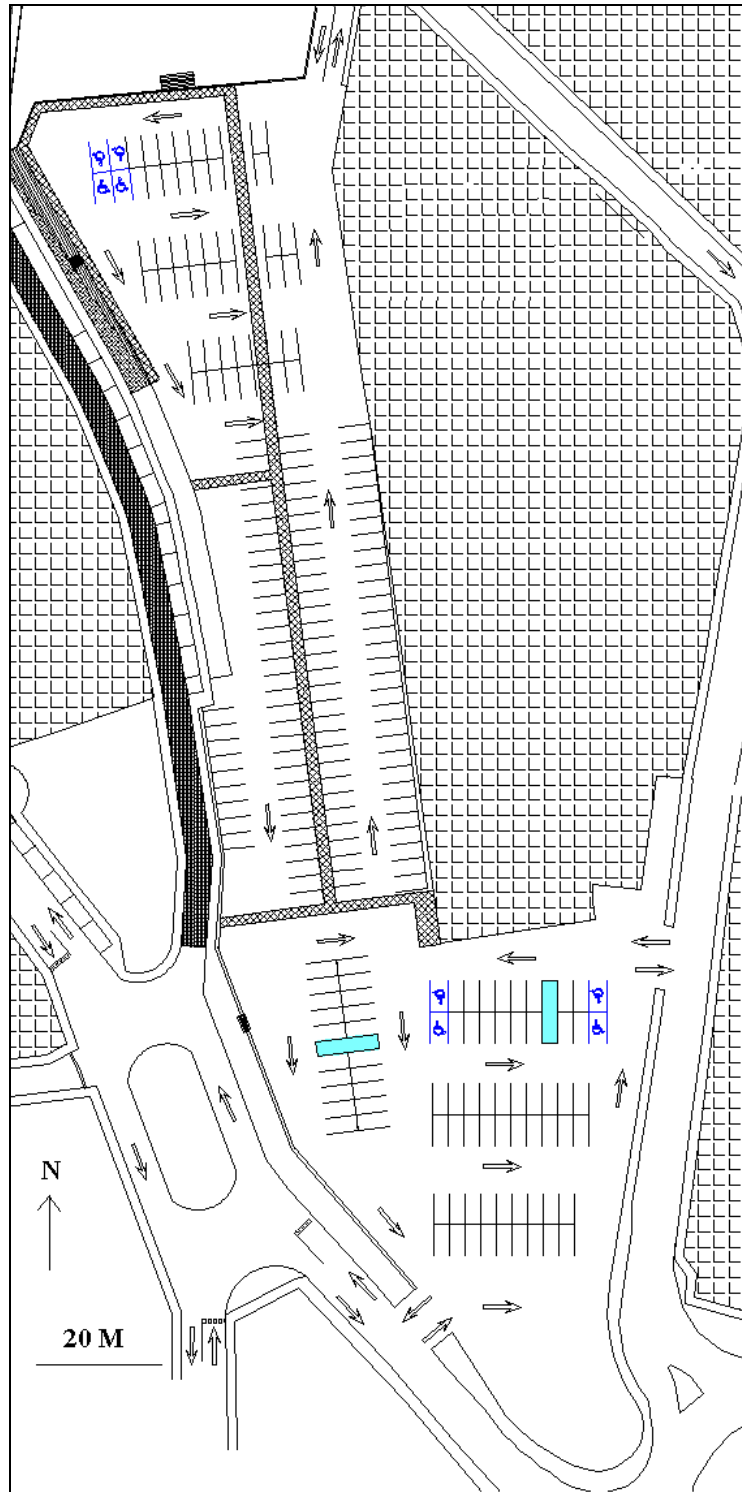


Afin de réaliser le nouvel espace de stationnement, il faudra aussi effectuer des travaux de terrassement un peu plus bas comme le montre le schéma suivant. Le code de couleur étant toujours le même.



Enfin la partie sud de l'espace de parking restera inchangée au niveau de son dénivelé. On gardera la faible pente de cet espace de parking. Parallèlement à ces travaux de terrassement, il faudra effectuer des travaux afin de refaire tout le revêtement de ce vaste espace de parking ainsi créé. Il faudra de même effectuer des travaux de marquage au sol des lignes de stationnement.

Il est maintenant possible de parler de l'organisation même de l'espace de stationnement. Le schéma suivant présente l'emplacement des places du nouveau parking ainsi que le sens de circulation sur ce même parking.



Doc 55: Schéma de l'aménagement des places de parking

L'organisation présentée dans le dessin précédent permet d'obtenir une capacité de stationnement égal à 249 sur l'ensemble de la place ce qui reste conforme aux objectifs établis précédemment.

Afin de sécuriser le parking pour les piétons un sens de circulation des voitures à été mit en place, celui-ci ne se faisant que dans un seul sens à chaque fois. De plus, afin de sécuriser au maximum le déplacement des piétons sur le parking, on mettra en place un marquage au sol sur lequel le piéton sera prioritaire pour se déplacer. Ce marquage permettra aux piétons de se rendre en toute sécurité de la rue semi-piétonne au Super U et vice versa mais aussi de circuler sur le parking en général. L'organisation de ce marquage au sol est visible sur le schéma de la page précédente. Pour qu'il n'y ait pas de problème de saturation sur le parking, trois entrées/sorties seront mises en place: une au nord de la place, une au sud ouest et une à l'est de la place. Ces trois entrées/sorties ont été disposées de façon à ce qu'elles soient indépendantes de la rue semi-piétonne. Ainsi, lorsque la rue sera totalement piétonne, l'accès au parking sera toujours la même. En ce qui concerne les places mises à disposition des personnes à mobilité réduite, elles seront au nombre de 8. Quatre seront situées au nord du parking afin de pouvoir accéder facilement aux commerces de la rue semi-piétonne et quatre autres seront situées à proximité de l'entrée du Super U.

L'aménagement de l'espace de stationnement décrit dans cette section permet d'améliorer le stationnement sur la place. Les problèmes décrits dans la partie diagnostic ont été résolus. Par exemple, la distinction entre espaces réservés aux piétons et espaces réservés aux voitures est désormais claire.

III) Végétalisation et embellissement de la place Henri Baslé

1) Végétalisation de la place

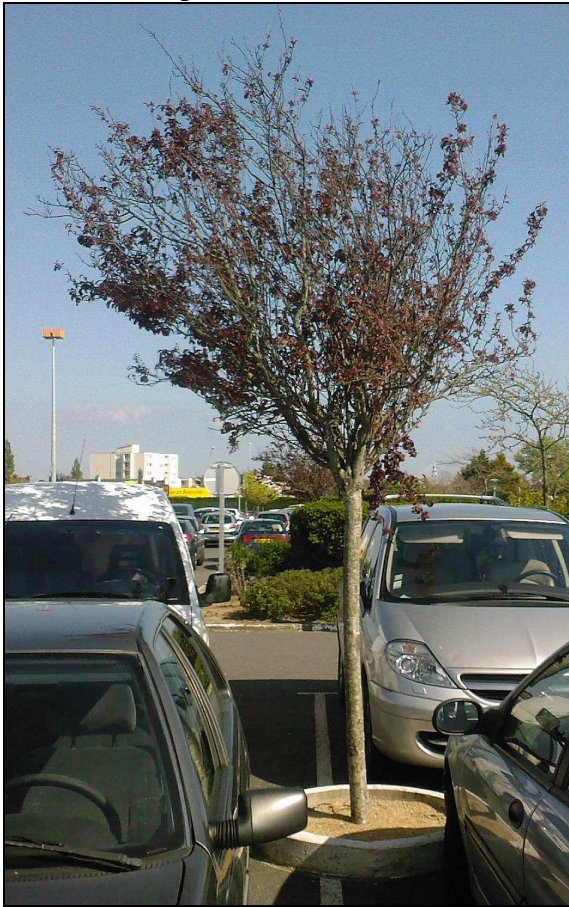
La mise en place de la rue semi-piétonne et l'agrandissement de l'espace de parking de la partie gauche de la place ne sera pas sans conséquences sur la végétation de la place. En effet, ces travaux entraîneront la coupe de nombreux pins de petite taille qui se situaient le long de l'ancienne rue coupant la place en deux. De même, l'élargissement de la sortie nord du parking à deux sens de circulation entraînera la destruction de quelques arbustes et d'un arbre.



*Doc 56: Photo d'un pin parasol
devant être abattu*

Il faudra donc replanter des arbres afin de combler la coupe des arbres gênant le réaménagement.

Pour cela, tout d'abord, au niveau de la rue semi-piétonne, il y aura des bacs à fleurs comme nous l'avons déjà indiqué dans la section de la mise en place d'une rue semi-piétonne. De plus on plantera à différents endroits de la rue piétonne des arbres de petites tailles tels que ceux que l'on peut observer sur les photos suivantes.

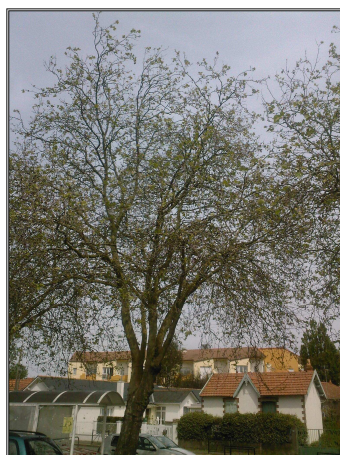


*Doc 57 : Photo d'un arbre de petite taille
qui sera planté*



*Doc 58 : Photo d'un autre arbre de petite
taille qui sera planté*

Sur le vaste espace de parking, sur la partie nord, on plantera aussi des arbres de petite taille. Les arbres seront donc de faible hauteur et de faible diamètre de tronc. La disposition des arbres sur cet espace sera indiquée sur le plan global d'aménagement présent à la fin du rendu. Au total, 22 arbres seront plantés sur la partie nord du parking. En ce qui concerne le sud du parking, c'est à dire le parking dédié au Super U, on ne coupera aucun arbre. En effet, les platanes déjà existant seront gardés du fait que ceux-ci ne gênent en rien le réaménagement de la place.



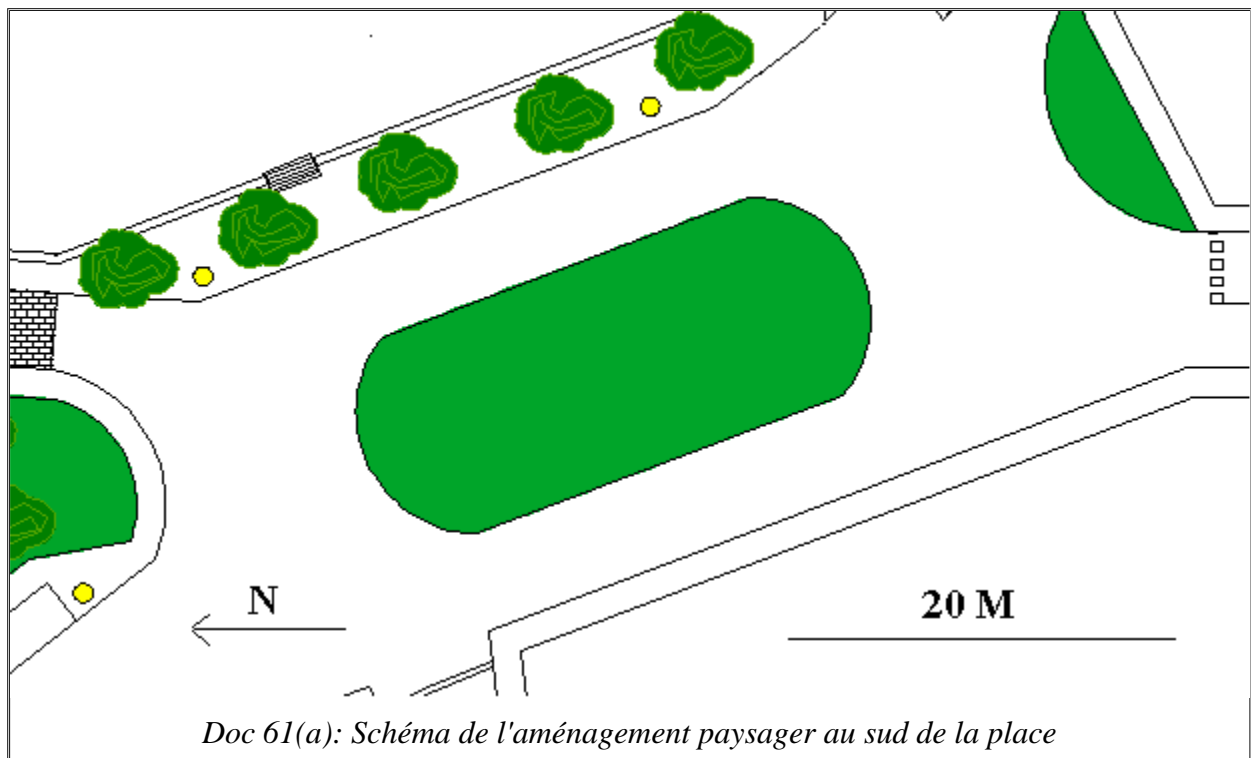
*Doc 59: Photo de l'un des
platanes situé près du Super U*

Bien que l'on ait indiqué précédemment que de nombreux pins seront abattus, les pins situés au sud de la place seront gardés du fait que le trottoir ne soit pas modifié dans sa localisation bien qu'il sera rénové.



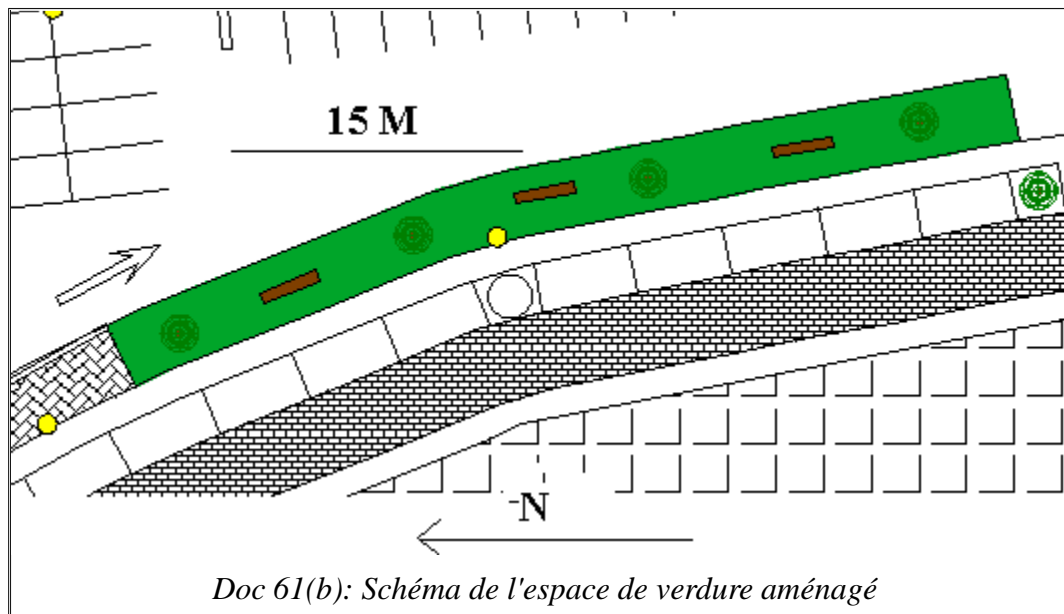
Doc 60 : Photo des pins qui seront conservés

De même, afin d'augmenter l'emprise de la végétation sur la place, différents espaces de verdure seront créés. Il s'agira de pelouses qui auront des rôles distincts. Dans un cas, l'espace de pelouse sera non utilisable par l'usager de la place, par exemple, la pelouse située sur le rond point au sud de la place comme le montre le schéma suivant.



Doc 61(a): Schéma de l'aménagement paysager au sud de la place

Dans un autre cas l'espace sera utilisable par l'usager. Il s'agit de la pelouse qui sera située entre la rue semi-piétonne et le parking. Cette pelouse sera aménagée, on y mettra trois bancs et on y plantera quatre arbres de petite taille identiques à ceux présentés précédemment.



Enfin, d'afin d'augmenter au maximum l'emprise de la végétation sur la place, on mettra en place un projet de mur végétalisé sur la place. Ceci est rendu possible par l'existence d'un lieu sur la place qui s'y prête parfaitement. Il s'agit du mur du Super U se trouvant sur l'espace de stationnement.



Celui-ci est assez étendu et possède peu d'ouvertures ce qui est un avantage afin de mettre en place ce type de mur. Le problème majeur est de convaincre Super U d'accepter ces travaux mais en prenant en charge la plupart des frais, la commune pourrait facilement convaincre l'enseigne. De plus cela donnerait une image très positive au Super U.

On n'expliquera pas ici le principe du mur végétal mais nous allons aborder les avantages qu'apporte ce type d'installation. Tout d'abord un mur végétalisé contribue à rendre un lieu agréable de par la présence de végétaux. Ensuite, il permet d'absorber des polluants et des poussières présents dans l'atmosphère. De plus la végétation ainsi implantée permet une meilleure régulation thermique du bâtiment : en hiver il joue un rôle d'isolant alors qu'en été celui-ci permet de garder la fraîcheur. Enfin, la végétation protège le mur contre l'effet corrosif des pollutions urbaines. Le principal inconvénient de ce type d'installation est l'entretien de celle-ci. En effet afin que le mur végétal garde toutes ses vertus, il est nécessaire de parfaitement l'entretenir ce qui représente un certain coût en plus de sa construction qui est estimée à 500 euros par m² (soit 120 000euros).

Enfin les types de plantes choisis peuvent être variés : lierre, fougères, cymbalaires, vigne vierge, chèvrefeuille... Ainsi, différentes créations sont possibles, en voici quelques exemples sur les photos suivantes.



Doc 62(b) : A droite, une photo de cymbalaire et à gauche une photo de chèvrefeuille.

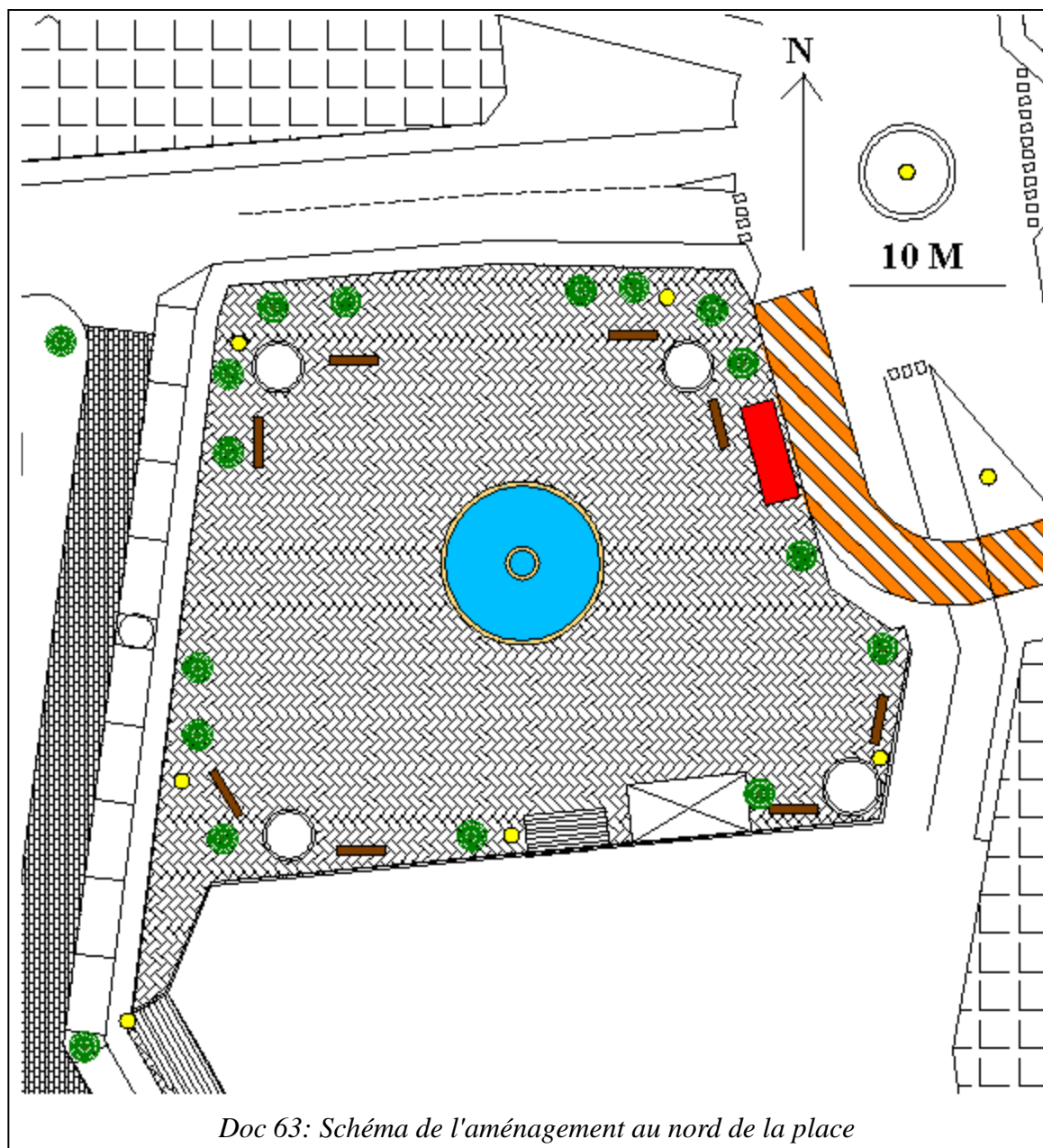


Doc 62(c) : Exemples de murs végétalisés : à droite la façade du Musée du quai Branly à Paris et à gauche la façade des Halles à Avignon

Ainsi, le fait d'avoir abattu des arbres pour le réaménagement de la place sera largement compensé par le plan de revégétalisation qui vient d'être présenté. Parallèlement à ce plan, on entreprendra un plan d'embellissement de la place que l'on va décrire maintenant.

2) Embellissement de la place Henri Baslé

L'embellissement de la place Henri Baslé passera par la mise en place de lieux de vie afin de rendre l'endroit agréable à l'usager et par là même, donner vie à la place. Deux lieux de vie seront aménagés: tout d'abord on en aménagera un au nord de la place. Le schéma présent ci dessous illustre ce lieu.



Cet espace sera assez étendu puisque la surface de ce lieu sera de 1570 m². Il accueillera le marché en complément de l'espace déjà présent sur le parking. Cet espace sera en relation directe avec la rue semi-piétonne mais aussi avec le parking de la place. Sur cet espace, on y disposera de nombreux bancs, on plantera une quinzaine d'arbres et on installera de nombreux bacs à fleurs. Le revêtement sera constitué de dallage identique à celui présenté dans la section dédiée à la rue semi-piétonne.

Afin de rendre agréable le lieu, on disposera au centre une fontaine de grande taille. Celle-ci mettra en valeur la place et fera de ce lieu un lieu de détente, chose idéale pour les personnes âgées.



Doc 64: Photo d'une fontaine qui pourra être implantée

De part son organisation, cet endroit permettra aux gens de se retrouver, de profiter de l'environnement et des services proposés. En effet, on retrouvera tous les services déjà présents auparavant au nord de la place. On trouvera donc un arrêt de bus et une voie pour les bus sera marquée au sol afin que ceux-ci ne soient pas gênés dans leurs déplacements. Les bus étant de petite taille, ceux-ci pourront emprunter la rue semi-piétonne été comme hiver afin de ne pas modifier leur itinéraire. Les toilettes publiques déjà présentes auparavant seront remises en état.

Un autre espace de la place sera aménagé afin de la rendre agréable. Celui-ci se situe au sud de la place et est actuellement utilisé en espace de stationnement (vingt places). Ces places n'étant que peu utilisées, il est possible d'attribuer à cet espace une autre fonction. On y effectuera alors l'aménagement suivant:



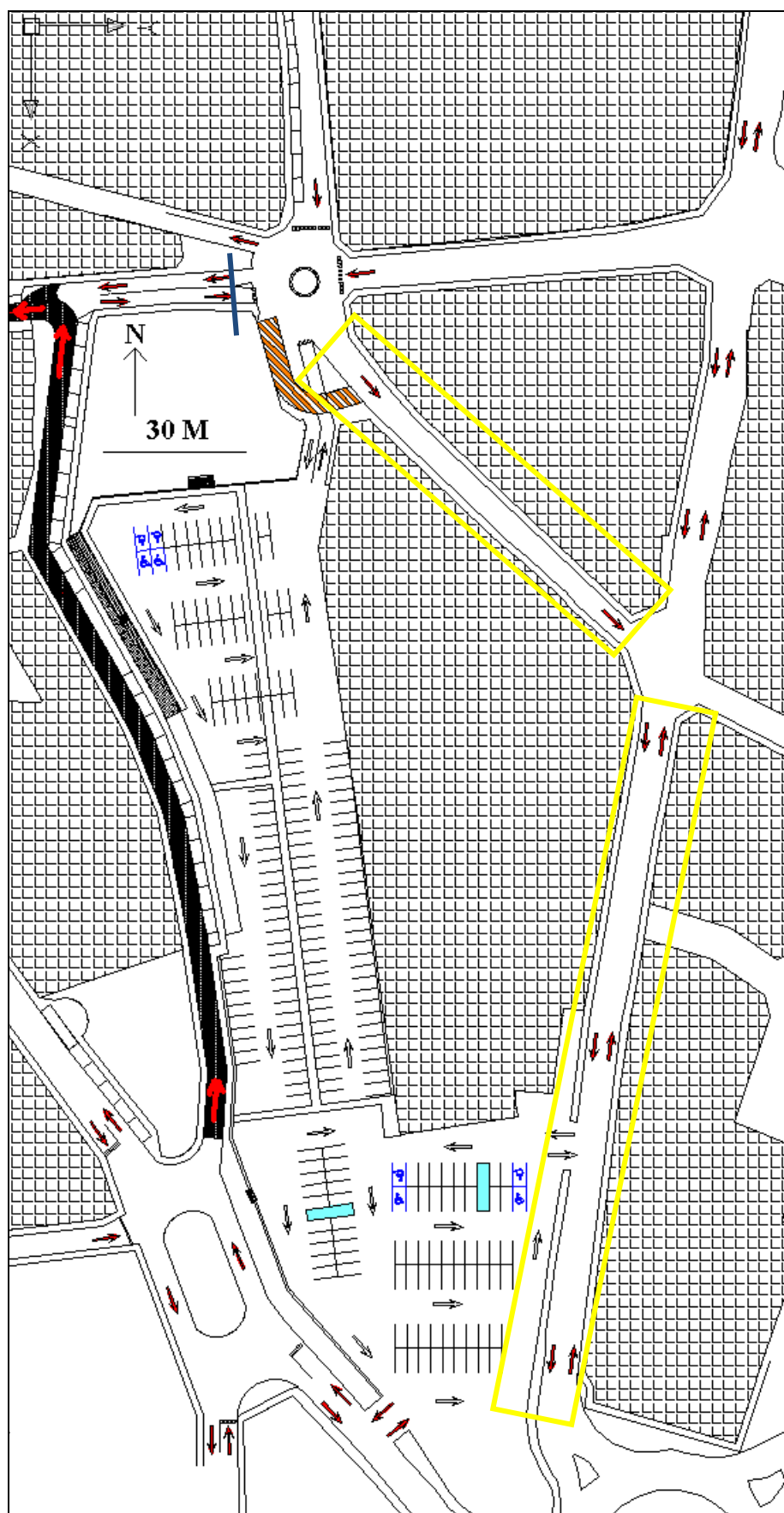
Doc 65: Schéma illustrant l'aménagement d'un lieu de vie au sud de la place

Cet espace sera moins étendu que le précédent. Comme le montre l'illustration de la page précédente, une partie de l'espace contiendra du dallage. Ce dallage au sol sera entouré d'une bande d'herbe. Les pins déjà présents seront gardés et d'autres du même type seront plantés. On y installera aussi des bancs. L'arrêt de bus déjà présent sera rénové et un marquage au sol pour les bus sera aussi effectué. Cinq places de parking seront quand même gardées afin d'adapter l'offre à la demande.

En ce qui concerne l'éclairage de la place, celui-ci sera complètement modifié. Aujourd'hui l'éclairage est assuré par des lampadaires de grandes tailles éclairant la place de part leur forte puissance lumineuse, il y a donc peu de lampadaires. Dans le cadre du réaménagement, cet éclairage sera modifié. On remplacera les anciens lampadaires par d'autres de plus petite taille. Ils seront répartis le long de la rue piétonne, sur les espaces de stationnement mais aussi dans les espaces dits « lieux de vie ». La disposition de ces lampadaires sera visible dans le plan global d'aménagement.

Ainsi, la réorganisation de la végétation ainsi que la mise en place de lieux de vie permettront d'embellir la place et cela permettra donc de rendre la place agréable aux usagers ce qui n'est pas vraiment le cas aujourd'hui comme le montrent les réponses données par les usagers au sujet de l'agréabilité des lieux.

IV) Circulation autour et sur la place























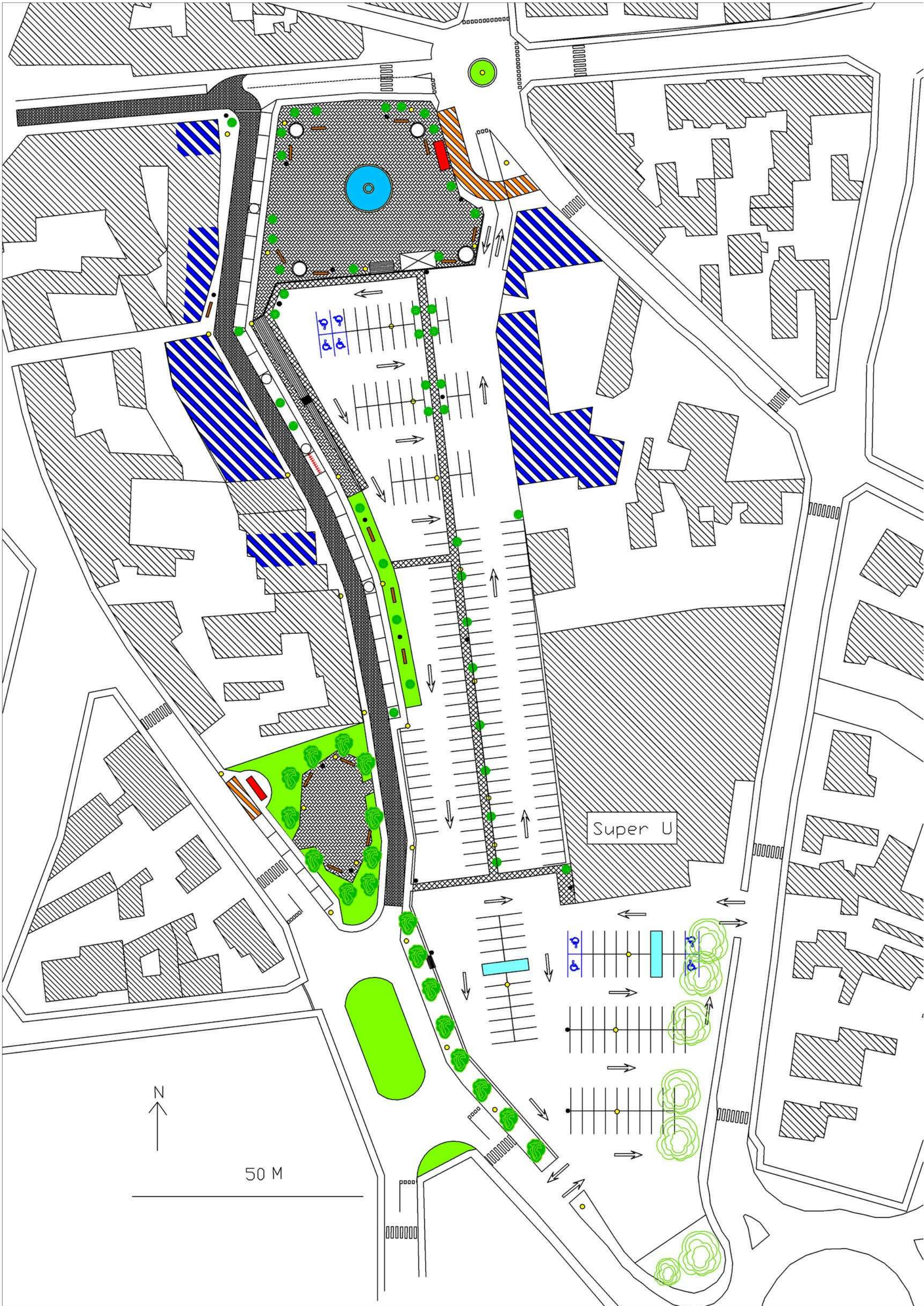
Doc 66 : Plan de circulation sur et autour de la place

La circulation se fera comme indiquée sur l'illustration précédente. La circulation en sens unique dans la rue semi-piétonne constituant le changement majeur. Le flux de voitures qui circulait dans le sens opposé sera reporté sur la rue à droite de la place et sur la rue en sens unique (rectangles jaunes). Cela ne posera pas de problème à la vue de la quantité de trafic actuelle. En été, les rues semi-piétonnes seront fermées aux voitures, ainsi la circulation sera coupée au niveau du trait bleu car à la gauche de ce trait, la voirie mène uniquement aux rues semi-piétonnes.

V) Plan global d'aménagement

LEGENDE:

	Banc		
	Toilettes publiques		
	Lampadaire		
	Arbre de petite taille		
	Fontaine		
	Bac à fleurs		
	Rampe d'accès pour personnes handicapées		
	Dallage		
	Pavé de la rue semi-piétonne		
	Abri bus		
	Voie bus		Habitation avec commerces en rez de chaussée
	Abri caddies		Habitations
	Platane		Marquage au sol pour les piétons
	Place réservée aux personnes handicapées		Poubelle
	Pelouse		
	Parc à vélos		



50 M

Super U

Conclusion

Aujourd'hui la commune de Saint-Brevin-les-Pins est une station balnéaire qui attire de plus en plus de touristes. Afin de rendre la ville agréable à ces touristes mais aussi aux autochtones qui sont présents toute l'année, il est nécessaire que la ville possède une place qui reflète les ambitions de la ville de Saint-Brevin-les-Pins. Le problème est qu'à l'heure actuelle, la place possède de nombreux dysfonctionnements. Il est donc important d'entreprendre des travaux de réaménagement. Les propositions présentes dans ce projet ont pour but de corriger ces problèmes qui ont été mis en évidence lors de l'analyse de la place. La mise en place de la rue semi-piétonne permettra de résoudre le problème de sécurité des piétons mais aussi de donner une unité au centre ville de Saint-Brevin-les-Pins. L'élaboration de cette rue sera accompagnée d'une rénovation complète de l'espace de stationnement mais aussi d'une réorganisation de celui-ci. De même, la végétation de la place sera diversifiée et la mise en place d'un mur végétalisé augmentera nettement l'emprise de la végétation. Cette végétation, en lien avec l'aménagement de lieux de vie, permettra de rendre la place bien plus agréable aux utilisateurs.

Le réaménagement proposé n'a pas été traité de façon exhaustive. En effet, avant de réaménager un lieu, il est nécessaire d'effectuer une étude financière. Celle-ci n'a pas été faite ici car elle aurait été trop approximative. En effet, il est difficile pour un étudiant d'évaluer précisément le coût d'un tel projet. Ce que l'on peut affirmer, c'est que le coût sera élevé du fait de l'ampleur des travaux (terrassment de l'espace de stationnement, mise en place de la rue semi-piétonne, mur végétal...). Cependant ce réaménagement est nécessaire pour la ville de Saint-Brevin-les-Pins et des aides pourront être récoltées par l'intermédiaire des différentes institutions.

Ainsi, le projet présenté ici propose un réaménagement cohérent pour la place Henri Baslé. De plus, celui-ci possède une évolutivité certaine. En effet, il sera possible par exemple de mettre en place un marché couvert sur l'espace de stationnement, sans enlever de places de stationnement. En effet, les jours de non marché le stationnement sera couvert mais bien disponible. Cette possibilité aurait pu être détaillée dans le projet mais cela ne semblait pas être la priorité du réaménagement.

Bibliographie

- Ouvrages:

LE BRAS (Michel)- Saint-Brevin et son histoire- Saint-Brevin : Office de tourisme de Saint-Brevin-les-Pins, 1999.- 48 pages.

LEBRAS (Michel)-Saint-Brevin des lieux et des hommes : Dictionnaire des noms de rues-Siloë, 2005.- 228 pages.

MERLIN (Pierre), CHOAY (Françoise).- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.- Paris: puf, 2005.- 963 pages.- (Quadrige).

- Documents administratifs :

POS de la ville de Saint-Brevin-les-Pins ainsi que les règlements associés.

Cadastre du quartier de la place Henri Baslé

- Sites internet :

www.mairie-saint-brevin.fr/
fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Brevin-les-Pins
www.paysderetz-atlantique.fr/index.htm
museepaysderetz.free.fr/st-brevin-1900.html
www.insee.fr
www.viamichelin.fr
histgeo.ac-aix-marseille.fr/carto/index.htm
fr.wikipedia.org/wiki/Murs_végétaux

TABLE DES MATIERES

Remerciements.....	p3
Introduction.....	p4

Première partie: La commune et son environnement.....p5

I) Localisation de la ville de Saint-Brevin-Les-Pins.....	p6
II) Histoire de la ville.....	p9
III) Démographie.....	p11
IV) Économie de la ville.....	p13

Deuxième partie: Étude de la place Henri Baslé.....p14

I) Localisation.....	p15
II) Histoire de la Place Henri Baslé.....	p17
III) Description de la place.....	p19
1) Généralités sur la place.....	p19
2) Sens de circulation autour de la place.....	p22
3) Économie et habitat sur la place.....	p23
4) Les acteurs en relation avec la place.....	p24
IV) Les atouts et les dysfonctionnements de la place Henri Baslé.....	p25
1) Les points forts de la place Henri Baslé(atouts).....	p25
2) Les dysfonctionnements de la place Henri Baslé.....	p26
V) Synthèse et enjeux du réaménagement de la place Henri Baslé.....	p30

Troisième partie: Propositions d'aménagement.....p31

I) Création d'une rue semi-piétonne.....	p32
1) Nécessité d'une rue semi-piétonne.....	p32
2) Localisation et description.....	p32
3) Fonctionnement de la rue semi-piétonne.....	p37
II) Stationnement sur la place Henri Baslé.....	p37
III) Végétalisation et embellissement de la place Henri Baslé.....	p40
1) Végétalisation de la place.....	p40
2) Embellissement de la place Henri Baslé.....	p45
IV) Circulation autour et sur la place.....	p48
V) Plan global d'aménagement.....	p49

Conclusion.....p51

Bibliographie.....p52

Table des matières.....p53

Index des documents.....p54

Annexes: Situation des photos et questionnaire posé aux usagers.....p57

Index des documents

Doc1: Fond de carte extraite du site internet : histgeo.ac-aix-marseille.fr/carto/index.htm puis réalisation personnelle

Doc2: Fond de carte issu du site internet : histgeo.ac-aix-marseille.fr/carto/index.htm puis réalisation personnelle

Doc 3: Affiche extraite du site internet de la communauté de communes

Doc 4: Carte IGN

Doc 5: Fond de carte issu de Google Earth puis réalisation personnelle

Doc 6: Photo issue du livre Saint-Brevin et son histoire écrit par Michel Le Bras

Doc 7: Photo issue du livre Saint-Brevin et son histoire écrit par Michel Le Bras

Doc 8: Photo issue du site internet

Doc 9: Photo issu du livre Saint-Brevin et son histoire écrit par Michel Le Bras

Doc 10: Graphique réalisé personnellement à l'aide des données de l'Insee

Doc 11: Graphique personnel réalisé à l'aide des données de l'Insee

Doc 12: Photo issue du site internet www.mairie-saint-brevin.fr/

Doc 13: Photo issue du site internet www.mairie-saint-brevin.fr/

Doc 14: Photo issue du site internet www.mairie-saint-brevin.fr/

Doc 15: Fond de carte issu de Google Earth puis réalisation personnelle

Doc 16: Photo issue du site internet

Doc 17: Fond de carte issu du site internet Mappy puis réalisation personnelle

Doc 18(a): Photo issue de la collection de Monsieur Boursier

Doc 18(b): Photo issue de la collection de Monsieur Boursier

Doc 19: Photo issue du livre Saint-Brevin et son histoire écrit par Michel Le Bras

Doc 20: Photo personnelle

Doc 21: Fond de carte issu du cadastre de la ville puis réalisation personnelle

Doc 22: Photo personnelle

Doc 23: Photo personnelle

Doc 24: Photo personnelle

Doc 25: Extrait du pos de la ville

Doc 26: Fond de carte issu du cadastre de la ville puis réalisation personnelle

Doc 27: Photos personnelles

Doc 28: Photo issue de Google Earth

Doc 29: Réalisation personnelle

Doc 30: Photo personnelle

Doc 31: Photo personnelle

Doc 32: Photo personnelle

Doc 33: Photo personnelle

Doc 34: Photo personnelle

Doc 35: Photo personnelle

Doc 36: Photo personnelle

Doc 37: Photo personnelle

Doc 38: Photo personnelle

Doc 39: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 40: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 41: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 42: Photo personnelle

Doc 43: Photo personnelle

Doc 44: Photo personnelle

Doc 45: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 46: Photo personnelle

Doc 47: Photo personnelle

Doc 48: Photo personnelle

Doc 49: Photo personnelle

Doc 50: Photo personnelle

Doc 51: Photo issue du site internet www.techni-contact.com

Doc 52: Photo personnelle

Doc 53: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 54: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 55: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 56: Photo personnelle

Doc 57 : Photo personnelle

Doc 58 : Photo personnelle

Doc 59: Photo personnelle

Doc 60 : Photo personnelle

Doc 61(a): Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 61(b): Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 62(a) : Photo personnelle

Doc 62(b) : Photo issue du site internet wikipedia.org

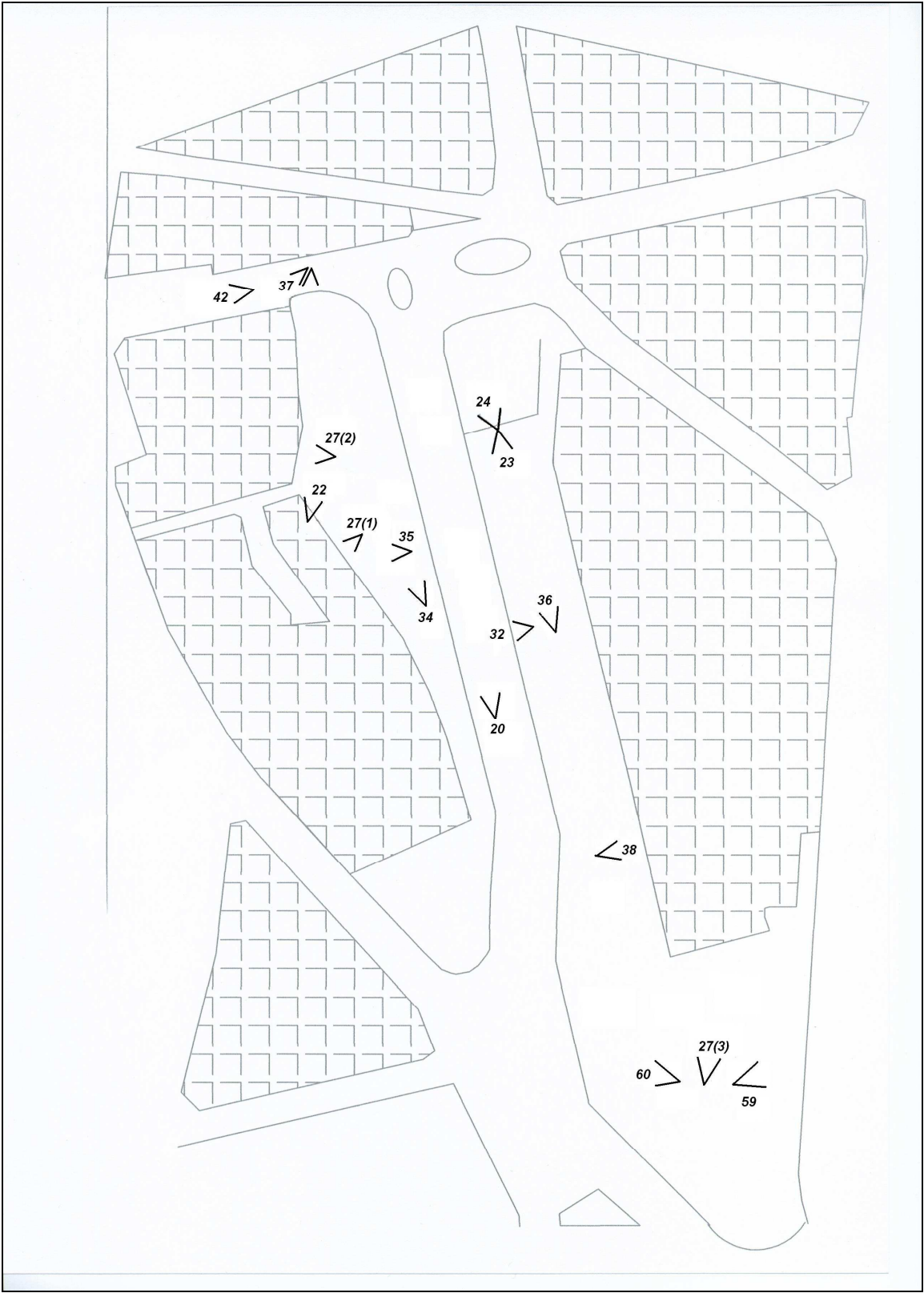
Doc 62(c) : Photo issue du site internet wikipedia.org

Doc 63: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 64: Photo issue du site internet www.techni-contact.com

Doc 65: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®

Doc 66: Document réalisé personnellement à l'aide du logiciel Autocad®



QUESTIONNAIRE AUX UTILISATEURS DE LA PLACE HENRI BASLE

Etes-vous :

-un homme -une femme

Habitez-vous à Saint Brévin ?

-oui -non

si non, vous habitez à

A quel rythme fréquentez-vous la place Henri Baslé (place du marché) ?

-une fois par jour -deux à trois fois par semaine -une fois par semaine -moins souvent

Pour quelles raisons venez-vous sur cette place ?

-vous habitez ici -faire vos courses (super U, marché, maison de presse...)

-vous vous promenez -autre (précisez) :.....

Vous trouvez la place :

-très agréable -agréable -peu agréable -pas du tout agréable

Comment trouvez-vous l'aspect général de la place ?

-en bon état -en mauvais état

Pensez vous que des travaux de réaménagement seraient nécessaires ?

-oui -non

Classer par ordre de priorité les améliorations que vous souhaiteriez voir (1 à 3) :

....une amélioration du stationnement

....une meilleure sécurité pour les piétons

....un lieu plus agréable (bancs publics, plus de végétations)

Autre amélioration souhaitée :

.....
.....

Pensez-vous, que dans le cadre d'un réaménagement de la place, la mise en place d'une rue semi-piétonne serait :

-une bonne idée -une mauvaise idée

Pourquoi ?.....

