



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement



UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
TOURS



Projet d'aménagement du cœur de ville de Capbreton (Landes - 40)



Stage collectif - Année universitaire 2014/2015

CHAINTRON Louis
DELONIN Florian
TORRENT Romane
VAUTRIN Antony

Tuteur universitaire : M. D. Martouzet
Maître de stage : M. D. Joly (DST)



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3



Mairie de Capbreton
Rue Saint-Nicolas
40 000 Capbreton

Projet d'aménagement du cœur de ville de Capbreton (Landes - 40)

Stage collectif
Promotion 2016, année 2014/2015

CHAINTRON Louis - DELONIN Florian - TORRENT Romane -
VAUTRIN Antony

Tuteur universitaire : M. D. Martouzet
Maître de stage : M. D. Joly (DST)

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont aidées dans le cadre de ce stage de groupe et sans lesquelles l'élaboration de ce travail aurait été impossible :

- Monsieur David JOLY, notre maître stage et directeur des services techniques de la mairie de Capbreton qui nous a orienté et apporté de précieuses informations tout au long de notre stage.
- Monsieur Eric HAMELIN, adjoint de M. JOLY au sein des services techniques de la mairie qui nous a apporté de nombreuses informations sur la commune ainsi que des éléments techniques.
- Monsieur Denis MARTOUZET, notre tuteur au sein de Polytech Tours, qui nous a accompagné tout au long de notre projet en nous fournissant des conseils et des orientations afin de réussir notre stage de groupe aux niveaux professionnel et organisationnel.
- L'ensemble des services de la mairie de Capbreton pour leur accueil et leur aide tout au long de cette étude et sans qui nous n'aurions pas pu mener de manière efficace notre projet et tenons plus particulièrement à remercier l'ensemble du personnel des services techniques et urbanisme.
- Monsieur Patrick LACLEDERE, maire de la commune, qui a accordé sa confiance à notre groupe pour réaliser cette étude ainsi que l'ensemble du groupe de travail formé pour la réflexion sur le futur aménagement du centre-ville de Capbreton composé de :
 - Monsieur Eric KERROUCHE, adjoint au maire chargé de l'urbanisme et du développement économique,
 - Monsieur Jean-Marie MARCO, adjoint au maire chargé de l'environnement,
 - Monsieur Alain MARRO, adjoint au maire chargé des travaux et des quartiers,
 - Madame Nelly BETAÏLE, adjoint au maire chargé de la culture, de la communication, du tourisme et de la famille,
 - Madame Louise ROQUES, conseiller municipal délégué aux commerces et marchés,
 - Madame Françoise AGIER, conseiller municipal délégué au développement durable et de la transition énergétique,
 - Monsieur Jean-Marc GIBERT, conseiller municipal délégué aux associations, fêtes et cérémonies,
 - Monsieur, Jean-Yves SORIN, conseiller municipal délégué à la sécurité publique, des ERP et des plages et
 - Monsieur Lionel BARBERIS, directeur général des services.
- Nous remercions la municipalité de nous avoir donné l'opportunité de présenter notre étude lors d'une réunion publique.

- Monsieur Armand GOSDA et toute l'équipe du bureau d'étude d'Ingénierie et Sécurité Routière (ISR) pour le temps qu'ils nous ont accordé en nous recevant dans leurs locaux et pour toutes les informations qu'ils nous ont fournis concernant la circulation et le stationnement. Mais aussi pour nous avoir fait découvrir un logiciel de modélisation (AIMSUN) permettant de réaliser des simulations dynamiques de trafic.
- Madame Antoinette COURTIAU, directrice de l'Office de Tourisme de Capbreton, ainsi que toute son équipe pour leur accueil et pour nous avoir fourni de nombreuses informations sur la fréquentation touristique de la commune ainsi que des éléments importants sur son dynamisme tout au long de l'année.

Préambule

Capbreton, commune côtière des Landes, jouit du statut de ville balnéaire ce qui lui confère un attrait non négligeable pendant la saison estivale. La ville est fortement marquée par la saisonnalité des activités et des affluences. Ce facteur, multipliant par cinq la population communale en saison, influe fortement sur la politique d'aménagement de ce territoire et doit ainsi être pris en compte pour chacun des projets menés dans la commune.

Aujourd'hui, la commune de Capbreton désire lancer un projet sur son centre-ville dans le but d'entreprendre son réaménagement complet. La côte, avec les plages et le port, est sans aucun doute le principal atout de la commune et représente le facteur premier de l'afflux touristique. Le centre-ville, plus délaissé par les touristes et les capbretonnais, présente également des atouts et des avantages attractifs qui ne sont cependant pas toujours mis en valeur.

Dans le but d'inverser un déclin progressif du centre historique, la municipalité actuelle souhaite donner un nouveau visage au centre-ville. Ce projet consiste donc à relancer le dynamisme du cœur de ville afin de donner à celui-ci plus d'intérêt et ainsi le rendre tout autant attractif que la partie balnéaire de la ville. Ce projet vise également à réduire les effets de la saisonnalité, notamment les aspects négatifs, des activités et des flux en créant du dynamisme en hiver comme en été. Ce projet a pour objectif le réaménagement global du centre-ville et doit donc prendre en compte diverses problématiques telles que la circulation pour tous les modes de déplacement, le commerce, le stationnement, l'environnement, etc.. En effet, au-delà de l'aspect économique lié à une baisse de la fréquentation du cœur de ville ce projet doit également s'arrêter sur les problématiques de la circulation et du stationnement afin de réduire les difficultés liées à l'afflux touristique pendant la haute saison. Enfin, la commune possède en son cœur des éléments patrimoniaux et naturels non négligeables qui sont peu mis en valeur et représentent un véritable potentiel pour le centre-ville.

Le projet communal s'inscrit dans une démarche à long terme et des actions ont d'ores et déjà été menées par la municipalité et les précédentes telles que le réaménagement de la place centrale qui est devenue un réel lieu de convivialité dans le cœur de ville ainsi que le réaménagement de la rue commerçante quelques années auparavant.

Aujourd'hui, la municipalité désire créer un projet global et cohérent pour son cœur de ville en articulant toutes les problématiques citées ci-dessus. Actuellement, la réflexion portant sur ce projet n'est encore qu'à son commencement. Aucune opération n'a été lancée et les orientations du projet ne sont pas encore complètement définies. Un groupe de travail composé d'élus au conseil municipal a été constitué afin de construire ce projet. Cette étude est donc incluse dans un projet sur le long terme qui n'en est actuellement qu'à l'étape de la réflexion et de la concertation. La municipalité a commandé cette étude afin d'établir, dans un premier temps, un diagnostic global présentant les dysfonctionnements du centre-ville en abordant l'ensemble des problématiques abordées précédemment. A la suite de ce diagnostic, en s'appuyant sur les atouts et les faiblesses relevés, cette étude propose deux scénarios d'aménagement pour le centre-ville. Afin d'apporter un ensemble de piste de réflexion, les deux propositions d'aménagement ont des visions, des philosophies et des échéances contrastées sur le devenir du centre-ville de la

commune. Une fois achevée, cette étude va permettre au groupe de travail municipal de lancer une concertation afin de définir précisément les orientations du futur projet d'aménagement du cœur de ville. La fin de cette étude marque ainsi le début de ce projet qui verra le jour progressivement dans les années avenir.

Sommaire

REMERCIEMENTS	5
PREAMBULE	7
SOMMAIRE	9
CONTEXTUALISATION	12
I. Localisation géographique	12
II. Démographie	14
DIAGNOSTIC SUR LES DYSFONCTIONNEMENTS EN CENTRE-VILLE DE CAPBRETON ..	17
I. Introduction	18
II. Les entrées de centre-ville	20
A. Le pont Lajus	21
B. Le pont de la Halle	22
C. Le rond-point du souvenir Français	23
D. Le rond-point des Briconautes	23
E. Les ronds-points de la Gare	24
III. Les espaces publics et les rives du Boudigau	26
A. Lieux d'échanges sociaux	26
B. Les parcs et jardins	28
C. Frontières matérielles et immatérielles	31
D. Les rives du Boudigau : un espace contrasté	33
E. Ronds-points	38
F. Recommandations	39
IV. La visibilité de la rue commerçante	40
A. Le long des allées Marines	41
B. Le long du boulevard du Docteur Junqua	44
C. Place de l'Hôtel de Ville	45
D. Avenue de Verdun	46
E. Place des 6 Cantons	47
F. Tableau récapitulatif des dysfonctionnements	48
G. Recommandations	49
V. Les pôles d'attractivité en centre-ville	50
A. Localisation géographique	50
B. Descriptions des équipements et centres d'intérêt	51
C. Liaisons entre pôles d'attractivité	68
VI. La circulation en centre-ville	71
A. Les véhicules	71
B. Les déplacements doux : les voies cyclables	76
C. Les déplacements doux : piéton	80
D. L'accès PMR	88
E. Transports en commun	91
F. Conclusion globale	93
VII. Le stationnement en centre-ville	94
A. Voiture	94

B. Vélo	98
VIII. Patrimoine bâti remarquable	100
A. Zonage PLU	100
B. Description des styles architecturaux locaux.....	101
C. Bâtiments inscrits aux monuments historiques.....	104
D. Bâtis remarquables en centre-ville	105
E. Bâtiments remarquables situés sur le reste de la commune.....	108
IX. Questionnaires	112
X. Synthèse.....	117
SCENARIO 1 – HORIZON 2020 : CAP SUR UN CENTRE-VILLE PLUS ATTRACTIF	120
I. Introduction	121
II. Un plan de circulation fluidifié	122
III. Des entrées de centre-ville plus urbaines.....	125
A. Le problème des Briconautes	125
B. Carrefour de la Gare : un caractère plus urbain	126
C. Un déplacement de l'entrée Sud	130
D. Au pont Lajus	132
E. Au pont de la Halle.....	132
IV. Une boucle commerciale et piétonne à vocation touristique.....	135
A. Moins de voiture, plus de « vie » pour les allées Marines.....	135
B. A une échelle plus large pour le tourisme	148
C. Cheminement piéton, touristique	150
V. Etendre la fonction commerciale au Sud et au Nord	156
A. Le marché couvert Yan Dou Gouf	156
B. Le bar Lajus	167
VI. Synthèse.....	171
SCENARIO 2 – HORIZON 2050 : CAP SUR UN CENTRE-VILLE URBAIN NATUREL	173
I. Introduction	174
II. Modification de la structure du centre-ville	176
A. Sur le plan réglementaire.....	176
B. Déplacement des pôles attractifs et des équipements	177
C. La circulation	184
III. Création d'une véritable artère commerciale	190
A. Des rue piétonnes en centre-ville.....	190
B. Un stationnement relocalisé : le parking Saint-Joseph.....	191
C. Des nouvelles entrées de centre-ville	192
IV. Les allées Marines : un poumon vert dans la ville.....	196
A. Le Boudigau reprend ses droits	196
B. Place aux déplacements doux.....	197
C. L'aménagement Sud des allées Marines.....	202
V. Des liaisons entre cette artère et ce poumon	206
A. Ajouter un espace végétalisé aux lieux de convivialité.....	206
B. Un pôle culturel avec un cadre naturel.....	207
C. Une centralité pour un marché ouvert sur le Boudigau	210
VI. Synthèse.....	214

RETOUR SUR EXPERIENCE.....	216
BIBLIOGRAPHIE	221
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	223
ANNEXE	229
Annexe 1 : réglementation PLU.....	229
Annexe 1.1 : réglementation de la zone UA	229
Annexe 1.2 : réglementation de la zone UC	231
Annexe 1.3 : réglementation de la zone N	231
Annexe 2 : questionnaires	232
Annexe 2.1 : questionnaire commerçants.....	232
Annexe 2.2 : questionnaire riverains	233
Annexe 3 : catalogue du mobilier urbain.....	234
Annexe 4 : comparaison de l'offre de stationnement	251
Annexe 4.1 : scénario 1.....	251
Annexe 4.2 : scénario 2.....	252
Annexe 5 : cahier des charges.....	253
Annexe 6 : time line et organisation du temps de travail.....	255
Annexe 7 : questionnaires distribués à la réunion publique	256
TABLE DES MATIERES	258

Contextualisation

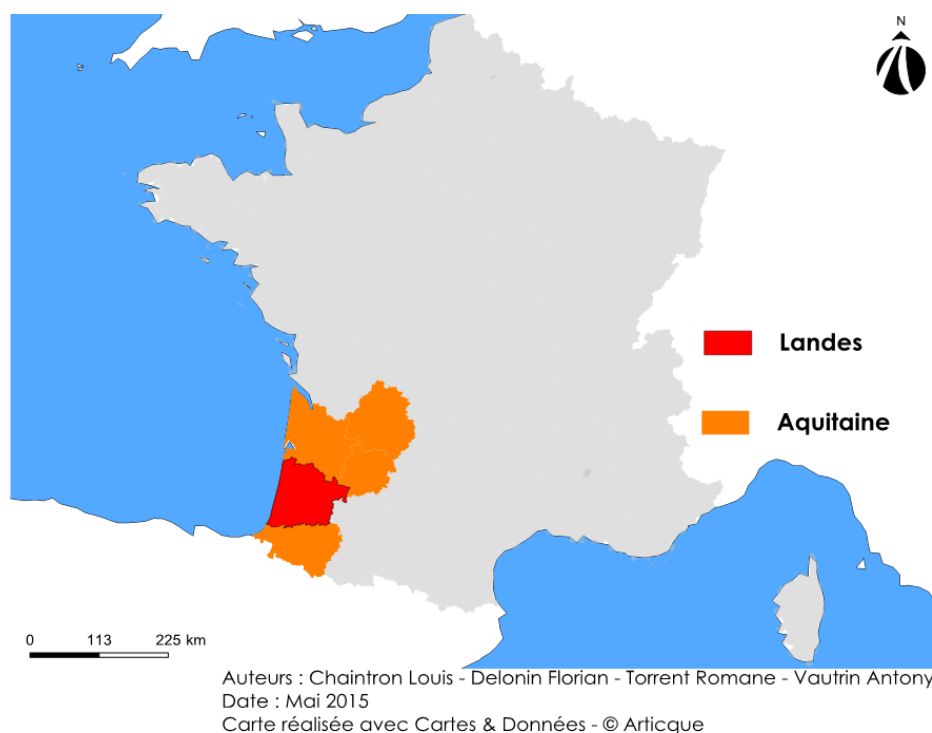
Avant de présenter le diagnostic des dysfonctionnements de Capbreton, il est nécessaire de présenter certains éléments afin de pouvoir connaître certaines caractéristiques et autres facteurs pouvant représenter des nuisances ou influencer le dynamisme de la commune comme sa localisation géographique et ses axes de transport. De plus, certaines données (notamment démographiques) permettent de faire un état des lieux de l'évolution de la commune depuis une cinquantaine d'année donnant des informations sur la composition de sa population et de son parc de logement. C'est pourquoi, nous présenterons également les chiffres en termes de capacité d'accueil touristique car la ville possède un dynamisme différent entre haute et basse saison.

Les éléments présentés seront donc à prendre en compte pour les propositions de scénarios d'aménagements afin de dimensionner et d'adapter les futurs aménagements pour tous types d'utilisateurs tout au long de l'année.

I. Localisation géographique

La commune de Capbreton est une ville côtière des Landes (40 – région Aquitaine). Celle-ci couvre une superficie de 2 174 hectares pour une population résidente à l'année de 8 087 habitants (INSEE 2011). Cependant, cette population est multipliée par cinq pendant la haute saison.

De par sa localisation sur la façade Atlantique et la présence sur le territoire communal de plages et d'un port (de pêche et de plaisance, l'unique port de pêche des Landes), la commune bénéficie d'un atout majeur entraînant un afflux touristique important pendant la saison estivale et lui donnant ainsi l'appellation de « Cité Marine ».



Carte 1 : localisation des Landes

Capbreton fait partie de la communauté de communes Marenne Adour Côte Sud (MACS), créée en 2002, qui s'étend sur 61 192 ha et regroupe 23 communes pour une population totale de 58 641 habitants (INSEE 2011). La communauté de commune se structure autour de trois pôles : Saint-Vincent-de-Tyrosse (7 743 habitants), Soustons (7 318 habitants) et Capbreton qui est la commune la plus peuplée de l'intercommunalité.

La cité marine jouit de l'attraction de l'aire urbaine bayonnaise située à 25 km plus au Sud. Concernant l'accessibilité de la ville, l'aéroport le plus proche se trouve à Biarritz (une trentaine de kilomètres au Sud), la gare TER la plus proche se situe à Saint-Vincent-de-Tyrosse (une dizaine de kilomètres dans les terres) ainsi que la gare TGV de Bayonne. Les gares sont matérialisées par les points rouges sur la carte ci-dessous. Les autoroutes desservant la ville sont l'A63 et l'A64. La route nationale 10 est également un axe très fréquenté pour rejoindre la commune. Enfin, les personnes souhaitant se rendre à Capbreton peuvent arriver par voie marine avec la présence du port de plaisance.



II. Démographie

Nous avons vu précédemment que Capbreton est la commune principale en termes de population de la communauté de communes. Cependant, la création récente (2002) de MACS ne nous permet pas de posséder des chiffres d'évolution démographique de l'intercommunalité.

Au niveau communal, à l'heure actuelle, la population résidente est de 8 087 habitants. Au vu de la capacité des équipements communaux (station d'assainissement, l'école, etc..), cette population peut augmenter jusqu'à 11 000 résidents permanents. Au-delà, la commune de Capbreton devra construire de nouveaux équipements afin de pourvoir aux besoins de la population.

Années	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2011
Population	3937	4263	4456	5089	6642	7652	8087
Taux annuel d'accroissement	+1,18%	+0,65%	+2,3%	+2,3%	+3,4%	+1,9%	+1,4%

Tableau 1 : évolution de population de Capbreton

Depuis la deuxième moitié du 20ème siècle, la population capbretonnaise est croissante avec, au niveau communal, une moyenne de + 2,2% par an depuis 1990 tandis qu'au niveau départemental le taux annuel d'accroissement de population est de +0,54% par an. Cette croissance fut portée par le solde migratoire fortement croissant entre 1962 et 1999 sur l'ensemble du territoire national puis on observe un léger ralentissement entre 1999 et 2011 mais toujours positif (+1 445 habitants).

Capbreton s'intègre donc dans l'évolution générale démographique récente du département. En effet, les Landes bénéficient de l'un des soldes migratoires les plus élevés des départements français. De plus, le solde migratoire est influencé par l'extension démographique dû à « l'effet littoral » et du développement de l'agglomération bayonnaise.

Capbreton, du fait de son cadre géographique et naturel, est recherchée pour sa qualité et possède ainsi certaines caractéristiques au sein de sa population. « L'effet littoral » a entraîné la construction de nombreux logements utilisés en tant que résidences secondaires dont les propriétaires n'ont pas cédé leurs biens souhaitant passer leur retraite au sein de la commune ce qui entraînent un certain vieillissement de la population.

Année	0-19 ans	60 ans et plus
1982	23,4 %	29,7 %
1990	18,4%	33,5 %
1999	17,4 %	33,8 %
2007	15,1 %	36,5 %
Moyenne nationale (2007)	23,6 %	18,8 %

Tableau 2 : évolution des tranches d'âges de la population capbretonnaise

Le vieillissement de la population est en constante augmentation depuis les années 1980. Il est aussi consécutif à une minoration des tranches d'âges juvéniles (inférieure à 19 ans) ou des tranches d'âges actives.

Capbreton étant la commune la plus peuplée de l'intercommunalité, elle regroupe également, à elle seule, près de 20% de l'ensemble des logements au sein de MACS.

	Total logements	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
Capbreton	9940	3964	5902	236
MACS	51980	25841	24132	2008
Ratio	19,1 %	15,3 %	24,5 %	11,8 %

Tableau 3 : évolution du parc de logement au niveau intercommunal en 2011

Source : INSEE RP2011

Le tableau précédent permet d'affirmer que Capbreton est l'une des principales villes de villégiature sur le territoire intercommunal. En effet, la cité marine recense un quart des résidences secondaires sur l'ensemble de MACS tandis qu'elle ne regroupe que 15% des résidences principales. Cette tendance se reflète avec les chiffres suivants au niveau communal.

Années	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2011
Résidences principales	1339	1447	1743	2259	3193	3957	3964
Taux de résidences principales	46,5	45,1	38,6	30,9	38,4	39,2	39,8
Résidences secondaires	1391	1718	2304	4783	4943	5902	5 555
Taux de résidences secondaires	48,3	53,6	51,1	65,5	59,4	58,4	55,8
Logements vacants	149	43	466	258	186	242	236
Nombre total de logements	2879	3208	4513	7300	8322	10101	9940

Tableau 4 : évolution de la structure du parc de logements entre 1968 et 2011

Source : Rapport de présentation PLU Capbreton – Données INSEE RP2011

La construction de logements, et notamment celle de villas de villégiature, a connu une très forte activité jusque dans les années 1990 correspondant à la croissance du marché du logement. A cette période, le taux de résidences secondaires depuis ces 40 dernières années atteint son maximum (65,5%) tandis que celui de résidences principales est au plus bas (30,9%). Depuis, la majorité des résidences secondaires ont pour vocation à se transformer en résidences principales lorsque les estivants actifs deviennent des retraités résidents entraînant.

Malgré l'augmentation du taux de résidences principales depuis les 20 dernières années, Capbreton possède encore plus de la moitié de son parc de logements en tant que résidence secondaire ce qui a un impact considérable sur le dynamisme de la commune entre haute (juillet – août) et basse saison.

La commune possède également une grande capacité d'accueil pour les estivants et les touristes répertoriée dans le tableau suivant.

Types d'hébergements	Nombre de lits évalués
Chambres d'hôtes : 4	16
Campings : 5	3267
Résidences de tourisme : 7	323
Hôtels : 10	460
Villages vacances : 1	750
Résidences hôtelières : 4	309
Centres d'hébergements : 7	814
Logements meublés : 173	902
Résidences secondaires : 5462	27 310
Total	34 151

Tableau 5 : potentiel d'accueil touristique de Capbreton

Source : MACS – capacité accueil 2013

La capacité d'accueil touristique est estimée à près de 35 000 personnes soit plus de 4 fois la population permanente résidente de la commune. Les résidences secondaires appartiennent à une clientèle spécifique à la recherche d'un certain cadre de vie. C'est une clientèle souvent familiale mêlant plusieurs générations.

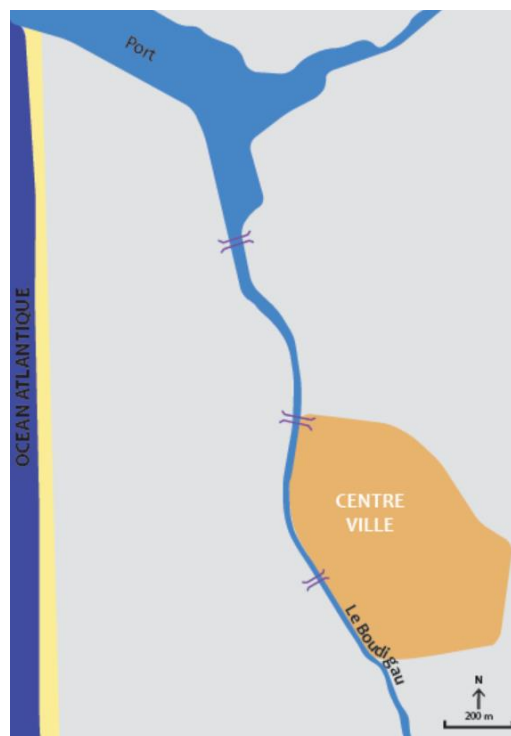
La capacité d'accueil au sein de MACS est estimée à 181 823 personnes (en 2013). Capbreton représente donc 18,8% de cette offre. Cela traduit donc le fait que Capbreton est un pôle touristique littoral majeur avec, en plus de ses résidences principales, une capacité d'hébergement « marchande » (hôtels, campings, etc..) ce qui, au final, permet d'obtenir une forte offre d'hébergement saisonnière.

DIAGNOSTIC SUR
**LES DYSFONCTIONNEMENTS EN
CENTRE-VILLE DE CAPBRETON**

I. Introduction

Capbreton, une forme urbaine particulière

Capbreton est une commune littorale ayant 2,4 km de plages à l'Ouest. Cette localisation bénéfique lui confère donc un attrait touristique important pendant la saison estivale. Pendant cette période, la population communale connaît une forte augmentation passant de 9 000 habitants à près de 50 000 habitants. De plus, les plages de la commune deviennent des pôles très attractifs créant d'importants flux de déplacements en direction de celles-ci. La ville est cependant dépendante de sa forme topologique et de sa forme urbaine. Le canal (le Boudigau qui est canal artificiel traversant la ville du Sud au Nord et se jetant dans le port), est un obstacle non négligeable pour le cheminement des véhicules et des personnes en direction des plages. Au total, trois ponts permettent le franchissement du Boudigau et un, non visible sur la carte, où l'accès est uniquement réservé aux piétons et aux vélos. La nécessité d'emprunter l'un de ces ouvrages pour accéder à la partie Ouest de la ville est un élément déterminant de la circulation dans la ville et notamment dans le centre-ville car deux des ouvrages permettant le passage de véhicules motorisés sont localisés aux abords du centre-ville.



Carte 3 : localisation du centre-ville de Capbreton

La zone d'étude

Pour réaliser le diagnostic suivant, nous avons choisi d'étudier le territoire délimité sur la carte ci-dessous.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 4 : délimitation de la zone d'étude

Source : géoportail et Mairie Capbreton

Le projet étant localisé sur le centre-ville, nous avons essayé de nous y plier. Donc, après de multiples réflexions entre nous, le territoire retenu englobe la totalité des équipements en centre-ville que nous avons besoin.

En effet, en examinant le lieu d'étude, nous avons pu remarquer une rupture brutale entre le tissu urbain situé à l'intérieur du périmètre d'étude et celui à l'extérieur. Nous avons donc considéré que c'était le centre-ville arbitrairement.

Nous avons besoin de retenir les deux ronds-points à l'Est, celui au Sud et les deux ponts à l'Ouest comme entrées de centre-ville. A l'Ouest, du Sud au Nord, nous avons fait le choix de ne pas dépasser la rive gauche du Boudigau puis, au pont de la Halle, nous avons choisi de prendre en considération le futur projet du jardin du Boudigau et de prolonger le périmètre sur la rive droite. Au Sud, le choix de rentrer vers le cœur de ville a été privilégié car le Sud-Est correspond aux résidences pavillonnaires qu'il n'est pas essentiel d'étudier. Au Nord, le boulevard du Docteur Junqua, qui suit une ligne curviligne, correspond à la limite du centre-ville. Néanmoins, au lieu de le prolonger jusqu'au pont Lajus au Nord-Ouest, nous avons choisi d'inclure le parking pour pouvoir étudier les flux.

II. Les entrées de centre-ville

Une entrée de ville est un espace intermédiaire entre l'espace rural ou péri-urbain et la ville. Avec la notion d'entrée de ville s'accompagne donc la notion de transition. Cette transition se fait brutalement. Pour la lisibilité, le repérage il est nécessaire d'avoir des entrées de ville qui soient autant que possible des « portes » avec un intérieur et un extérieur. De nombreux contrastes peuvent être relevés au niveau de cette frontière. Le premier, souvent très marqué visuellement, est le passage d'un espace urbanisé à un espace en cours d'urbanisation ou non urbanisé. Une entrée de ville est également marquée par le passage de la route, généralement un axe important de la ville (rocade, départementale, nationale), et symbolisée par un numéro. La présence de ces axes de communication aux abords de la ville a encouragé l'installation d'activités commerciales ce qui donne, aujourd'hui, la forme à deux nombreuses entrées de villes actuelles. Cet espace permet de renvoyer une première image sur l'identité de la ville mais également d'informer l'usager qu'il pénètre dans un lieu où sont concentrés des activités, des services, des commerces, des loisirs, dont il pourra facilement avoir accès. Cela marque clairement la rupture avec le rural ou le péri-urbain.

Ces espaces nodaux regroupent des flux importants de véhicules. L'ensemble de ces points d'intersections permettent soit de distribuer les véhicules sur les voies de dessertes locales permettant ainsi d'entrer dans le centre-ville soit d'accéder aux pôles attractifs du centre-ville (marché, école, rue commerçante, etc). Elles permettent également de diriger les véhicules sur les voies structurantes telles que les allées Marines ou le boulevard du Docteur Junqua ce qui permet de « contourner » le centre-ville. Ces espaces jouent donc un rôle primordial pour le fonctionnement de la ville tant par leur influence dans la circulation globale que par l'image que ceux-ci renvoient du centre-ville. La forme que prend une entrée de ville permet d'informer l'usager sur la taille de la commune dans laquelle il pénètre mais cet espace est aussi un espace important afin de mettre en avant les spécialités de la ville en indiquant les récompenses et labels acquis (ville fleurie, ville internet, villes et pays d'art et d'histoire, ville touristique, etc). Dans le cas de Capbreton, la spécificité d'une commune littorale est assez bien marquée avec notamment la présence de panneaux « cité marine ».



Carte 5 : localisation des entrées du centre-ville
Source : géoportail et Mairie Capbreton

L'analyse de la circulation, des flux et des dysfonctionnements pour ces espaces sera faite dans la partie circulation de ce diagnostic. Nous nous intéresserons dans un premier temps aux usages et à la valorisation de chacun de ces lieux.

A. Le pont Lajus

Cette première entrée du centre-ville est le chemin principal pour les flux provenant des plages ou des ports. Avant d'arriver au pont, la chaussée est assez large et une piste pour les déplacements doux est aménagée afin de permettre les déplacements cyclables et piétons. D'un point de vue paysager, l'espace est ouvert, la présence de platanes sur le côté droit de la chaussée ne ferment pas le paysage et la faible hauteur du bâti (R+1 ou R+2) ne crée pas un effet oppressant pour les usagers de la voie. De plus, l'espace vert localisé devant l'Office de Tourisme accentue cet aspect dégagé. L'architecture du bâti est harmonieuse et l'espace vert, qui est correctement entretenu, permet de renvoyer une image soignée et fleurie de la ville.

Cependant, une fois arrivé sur le pont, l'impression d'harmonie paysagère diminue avec la coupure brusque de la piste cyclable et la réduction de la largeur des trottoirs liées au dimensionnement du pont. De plus, les berges du Boudigau constituées de béton brut ne sont pas assez mises en valeur. Les barrières bleues, dont la peinture s'écaille, et le manque de végétation ne permettent pas de prolonger l'environnement agréable cité précédemment.



Photo 1 : entrée par le pont Lajus
Cliché : Romane T., 2015

B. Le pont de la Halle

Actuellement en rénovation, l'avenue Clémenceau, débouchant sur le pont de la Halle, permet d'accéder au cœur de ville depuis les quartiers localisés à l'Ouest du Boudigau et, plus particulièrement, les plages. Une fois la rénovation achevée, cet espace permettra de proposer une entrée pour le cœur de ville adaptée à tous les moyens de déplacements grâce à la rénovation de la voirie et la création de pistes cyclables. L'absence de platanes le long de l'avenue permet d'aérer l'espace. De part et d'autre de l'avenue Clémenceau, avant le franchissement du pont, le jardin du Boudigau et le parking de la place des Déportés sont actuellement en cours de réalisation. Ces nouveaux espaces publics, conçus de manière cordonnée, permettront de créer une cohérence dans l'entrée du centre-ville. De plus, le jardin permettra de végétaliser le paysage qui est pour le moment très minéral. Cet aspect est principalement lié au bétonnage des berges de la rive droite du Boudigau et à son utilisation exclusivement réservée aux stationnements. De même, le long de cette rive, le fronton, qui permet de marquer l'identité régionale de la commune, n'est pas réellement mis en valeur et marque une frontière importante entre les deux rives du Boudigau. Celui-ci ferme complètement le paysage, obstruant la vue sur les bâtiments remarquables tel que l'Hôtel de Ville, la Mairie ou encore Le Rio. Ce mur sera notamment très visible depuis le futur jardin du Boudigau.

Une fois le pont traversé, le paysage urbain qui se dessine est agréable avec une harmonie entre les différents bâtiments et leur style architectural respectif (Hôtel de Ville, Mairie et le cinéma Le Rio). Enfin, la présence de végétation avec le square Mouloudji amène une valeur paysagère supplémentaire à cet espace.



Photo 2 : entrée par le pont de la Halle
Cliché : Romane T., 2015

C. Le rond-point du souvenir Français

Ce rond-point, situé au Sud du cœur de ville, permet de relier le centre-ville à la RD652 en provenance de Labenne. Le giratoire est entouré de deux parkings : le parking du marché et la place des Cyprès. La présence de ces deux parkings donne un aspect complètement inerte à cette entrée. En effet, mis à part les samedis, jours de marché, cet espace ne concentre aucune activité permettant d'apporter de la vie aux lieux. Cet effet est accentué par la fonction résidentielle des rues permettant d'accéder au giratoire. Par ce manque d'activités, ce giratoire ne permet pas de mettre en valeur le cœur de ville situé à quelques mètres, l'impression dégagée par cet espace est une impression de lieu désaffecté.

D'un point de vue paysager, les deux espaces de stationnement apportent un aspect très minéralisé. De plus, nous pouvons noter la présence d'un alignement de conteneurs et bacs de récupération des déchets ainsi que des résidus de chantiers sur le parking du marché et longeant le Boudigau. Ces récupérateurs de déchets sont des « points noirs » paysagers détériorant la vue qui donne sur la rive gauche du Boudigau qui sont, quant à elles, végétalisées et exposent à la vue de tous des éléments peu esthétiques.



Photo 3 : entrée par le rond-point du souvenir Français
Cliché : Romane T., 2015

D. Le rond-point des Briconautes

Ce rond-point est un nœud essentiel de la circulation de Capbreton. En effet, les axes menant à ce giratoire sont des voies structurantes pour la ville de Capbreton (comme le boulevard des Cigales ou l'avenue de Verdun). L'ensemble des véhicules provenant de l'autoroute A63 ou de la RN10 sont rassemblés en ce point. Cet espace à la forme classique d'une entrée de ville car il se trouve au débouché d'un axe routier important et rassemblant plusieurs commerces et grandes enseignes commerciales.

D'un point de vue paysager, cet espace est fortement minéralisé et peu esthétique avec la présence de parkings et de bâtiments commerciaux sans cohérence les uns avec les autres. La présence de bandes cyclables et la séparation des deux voies de circulation le long du boulevard des Cigales permet d'ouvrir l'espace. Cependant, le paysage est fortement obstrué par la présence de panneaux ou d'affiches publicitaire et de bâtiments commerciaux.

De plus, ce rond-point joue un double rôle car il est à la fois une entrée de ville mais également une porte du cœur de ville. De par sa première fonction, cet espace doit distribuer le trafic routier entrant dans la ville. De par sa fonction d'entrée de cœur de ville, cet espace doit permettre de refléter l'image du centre-ville. Or, le manque d'harmonie paysagère ne permet pas à cet espace de proposer une image attrayante du centre-ville. Enfin, sur le pourtour du giratoire, la végétation est peu

présente et se résume seulement aux jardinières au centre du giratoire et aux terre-pleins centraux.



Photo 4 : entrée par le rond-point des Briconautes

Cliché : Romane T., 2015

E. Les ronds-points de la Gare

Cet ensemble de deux giratoires est un lieu de passage important qui permet de diriger, dans un premier temps, les véhicules et les cyclistes dans le prolongement de l'avenue des Cigales en direction du Nord de la commune et, dans un second temps, grâce au second rond-point, de diriger les véhicules vers le cœur de ville. Cet espace est plus végétalisé que le rond-point précédant grâce à la présence d'ornements floraux sur les trottoirs, les terre-pleins et le centre des giratoires. De plus, l'entretien régulier de ces espaces permet de renvoyer une image agréable de cette entrée de ville. Malgré l'aspect esthétique de cet espace, ceux-ci ne présentent pas de réelle qualité écologique de par la forte intervention et le contrôle imputés par l'homme.

Un manque d'aménagements des espaces public sur l'ensemble du pourtour du giratoire dévalorise l'espace et limite ses potentialités d'attractivité. En effet, plusieurs commerces ainsi que la gendarmerie sont présents à proximité du rond-point. Cependant, ces espaces ne sont pas mis en valeur ce qui donne un aspect négatif au lieu. La gendarmerie est notamment peu visible et reconnaissable dû à un manque de signalisation. Les places de stationnements localisées sur le pourtour du rond-point sont peu organisées et donnent directement sur le giratoire pouvant causer des gênes pour la circulation. Le manque d'organisation de l'espace public et le manque de délimitations entre la chaussée, les espaces réservés aux piétons, les espaces réservés aux commerces (la terrasse du bar donnant directement sur le giratoire) ou encore les espaces de stationnements rendent les fonctionnalités de cet espace floues et ne permettent pas aux commerces et au bar qui cernent le giratoire de bénéficier pleinement du flux important traversant cet espace. Or, ces activités représentent un atout pour le dynamisme du lieu.



Photo 5 : entrée par le rond-point de la Gare
Cliché : Florian D., 2015

La principale remarque qui peut être faite sur les entrées de centre-ville de Capbreton est le fait que deux d'entre-elles soient à la fois des entrées de villes et des entrées de centre-ville. Cette duplicité de fonction, pour les deux entrées Est de la commune, nécessite la mise en place d'une double signalisation afin dans un premier temps de diriger vers les voies de transits les personnes ne souhaitant pas s'arrêter dans la commune et dans un deuxième temps d'indiquer les espaces d'intérêts de la commune pour les usagers souhaitant rester dans Capbreton. Le problème qui se pose au niveau des ronds-points de la gare et du rond-point des Briconautes est la nécessité d'informer de manière claire sans non plus surcharger d'information.

De plus, en ce qui concerne la signalétique « locale », qui permet d'indiquer les points d'intérêts de la commune, un effort doit être mené afin d'équilibrer la mise en avant du port et des plages et celle du cœur de ville. Ce dernier doit être plus visible pour les usagers pénétrant dans la commune en signalant notamment la présence du marché couvert (avec ces jours d'ouverture), les bâtis historiques tels que l'Eglise Saint-Nicolas ou encore la maison du Rey. Enfin, l'ensemble des entrées du centre-ville ne présentent pas de réelle cohérence entre elles, l'uniformisation de la signalisation, du matériel urbain ou encore un signe distinctif permettant de mettre en avant le statut de « cité marine » de la ville permettrait de renvoyer une image plus cohérente du cœur de ville dès les entrées de la ville.

De manière générale, l'ensemble de ces entrées de centre-ville ne présentent aucune cohérence entre elles et ne mettent pas en valeur l'identité de la commune. L'uniformisation de la signalisation, du matériel urbain ou encore un signe distinctif permettant de mettre en avant le statut de cité marine de la ville permettraient de renvoyer une image plus cohérente du cœur de ville dès les entrées de la ville.

III. Les espaces publics et les rives du Boudigau

Le diagnostic qui va suivre a été réalisé dans le but de se rendre compte de la demande en espaces verts dans le centre-ville ainsi que de recenser les espaces de convivialité au sein du centre-ville. En effet, après avoir répertorié les espaces publics fortement fréquentés, il sera possible de proposer de nouveaux aménagements. Lors de la réalisation de ce diagnostic, un projet de jardin est déjà en cours. Il est nécessaire d'en tenir compte et de s'en inspirer lors de la réalisation de notre projet de réaménagement du centre-ville.

Selon Lévy dans son dictionnaire, les espaces publics se définissent comme « *tout espace n'appartenant pas à une personne morale de droit privé dans lequel il est rendu possible la pratique sociale des individus.* » Les pratiques sociales peuvent se caractériser comme étant des actions d'un ou plusieurs individus dans un espace dit « public, » favorisant les relations sociales : discussion, échange, convivialité, etc.. C'est un espace où l'on ne s'arrête pas durablement, sinon, on empêche les autres d'être là aussi. Les espaces publics définis dans le diagnostic appartiennent donc à une collectivité publique dans lequel tout individu peut se rendre pour différentes pratiques sociales. Ils sont à différencier des espaces ou équipements dit « publics » mais dont l'usage est réservé au personnel communal (Hôtel de Ville par exemple).



Carte 6 : localisation des espaces publics
Source : géoportail et Mairie Capbreton

A. Lieux d'échanges sociaux

a) La place de l'Hôtel de Ville

Rénovée en 2012, cette place est un des lieux de vie principale de la commune. En effet, de par la présence de nombreux bars et restaurants sur les côtés de la place, un nombre important de personnes y circulent. De plus, située au bout de la rue commerçante, elle est fréquentée par les clients des commerces ou les capbretonnais souhaitant se retrouver dans un espace public attrayant de par sa modernité.

Le revêtement au sol est le même que celui devant l'Hôtel de Ville et dans la rue commerçante. Ainsi, cela crée une continuité entre ces deux espaces permettant de les relier. Mais ce revêtement crée une imperméabilisation du sol empêchant l'infiltration des eaux dans ce dernier. C'est pourquoi la municipalité a mis en place des rigoles de récupération des eaux pluviales qui, à priori, fonctionnent très bien. L'espace est donc totalement artificialisé. Seules quelques plantations et jardinières symbolisent l'ambiance végétale de la place et donnent de la verdure aux riverains et habitants tout au long de l'année. Cependant, le traitement du dénivelé grâce à des escaliers est source de nombreux accidents relevés par les commerçants lors de notre questionnaire.



Photo 6 : place de l'Hôtel de Ville
Cliché : Florian D., 2015

b) La place des Templiers

Un second espace de convivialité et d'échanges sociaux, principalement l'été, se trouve le long de la rue commerçante. Il s'agit de la place des Templiers. Idéalement située, elle jouit de l'attraction des commerces avoisinants. Le revêtement au sol est en accord avec la continuité créée entre la rue Charles de Gaulle et la place de l'Hôtel de Ville. On retrouve également de la verdure par le biais de jardinières. Néanmoins, sauf pendant la période estivale, la place des Templiers n'est pas très fréquentée à cause des ouvertures annuelles tardives des commerces.



Photo 7 : place des Templiers
Cliché : Antony V., 2015

B. Les parcs et jardins

a) Parc du centre paroissial

Le centre paroissial, situé à proximité de la Mairie et du centre-ville en face de l'Eglise, dispose d'un petite espace propice à la détente ou au repos. Facilement accessible, cet espace est composé de deux bancs mais est cependant peu végétalisé, peu visible et donc peu fréquenté.



Photo 8 : parc paroissial
Cliché : Antony V., 2015

b) Square Mouloudji

Cet espace vert est situé directement derrière la Mairie. Il est fortement végétalisé (arbres, parterres de fleurs et gazon) et du mobilier urbain y est installé (bancs, poubelles). L'ambiance y est paisible et on s'y plait à se retrouver pour discuter ou manger.



Photo 9 : square Mouloudji
Cliché : Antony V., 2015

Cet espace est très peu visible. Il est enfermé « entre quatre murs » ; la Mairie, les habitations, les voitures sur deux côtés. Tous ces éléments cachent le square et ne le rendent pas assez visible. Peu de gens, même de la commune, savent qu'il existe. On se retrouve ici avec un conflit entre les espaces publics à savoir la voirie contre le square. Comme cet espace est caché, il est peu fréquenté tout au long de l'année.



Photo 10 : escaliers du square cachés et gênés par les voitures
Cliché : Antony V., 2015

c) Office de Tourisme

L'Office de Tourisme se situe au niveau du pont Lajus sur la rive gauche du Boudigau. Il dispose d'une étendue gazonnée et d'un espace dédié aux loisirs pour les plus jeunes avec un jeu pour enfants et des toboggans. Se trouvant également à côté de l'allée du Boudigau, il permet aux personnes se promenant avec des enfants en bas âges de se reposer pendant que leurs enfants jouent. Il est donc fréquenté, surtout en période estivale, quand les personnes ont besoin de se rendre dans ce bâtiment.



Photo 11 : jardin devant l'office de tourisme
Cliché : Florian D., 2015

d) Place des Platanes

La place des Platanes est une placette située en plein cœur du centre-ville. Cette dernière est accolée à deux maisons du centre-ville. Malgré sa petite taille, elle reste une place calme, bien aménagée, équipée de bancs et d'un point d'eau. Comme son nom l'indique, cette place est ornée de platanes mais aussi également de jardinières fleuries.



Photo 12 : place des Platanes
Cliché : Antony V., 2015

e) Place Yan Dou Gouf

La place Yan Dou Gouf se trouve en face de la médiathèque située en plein cœur du centre-ville. Elle est entourée de stationnements pour véhicules motorisés et pour les vélos. Il s'agit d'une allée menant directement à la médiathèque et débouchant sur son parvis. L'allée est bordée de platanes mais également d'autres types de végétation ainsi que des bancs. Elle est assez fréquentée car le cadre est agréable et car les groupes scolaires utilisent beaucoup la médiathèque.



Photo 13 : parvis de la médiathèque et allée face à celle-ci (place Yan Dou Gouf)
Cliché : Antony V., 2015

f) Conclusion

En conclusion, malgré tous ces espaces verts, la seule véritable offre est le futur jardin du Boudigau car il se situera sur un axe très emprunté tout au long de l'année par les touristes et les habitants de la commune de Capbreton. De plus, ce parc, assez grand, pourra accueillir un plus large nombre de personnes contrairement aux autres espaces (sauf le square Mouloudji). Cet espace vert sera décrit dans la partie D.

De plus, les parcs et jardins cités plus haut sont fortement artificialisés et nécessitent beaucoup d'attention et d'entretien de la part de l'Homme. De ce fait, ils gagnent de la valeur esthétique mais perdent de la valeur écologique.

C. Frontières matérielles et immatérielles

Dans cette partie, nous allons déterminer les différentes frontières matérielles et immatérielles que nous pouvons retrouver à Capbreton. Cela nous paraît intéressant de se pencher sur la question des frontières afin de pouvoir ouvrir les différents espaces publics à tous. En effet, nous avons remarqué la présence de murets, trottoirs, signalisation, qui renferment les espaces publics aux personnes souhaitant s'y rendre. Ces objets empêchent les personnes de se déplacer d'un espace à un autre car elles sont soit infranchissables soit difficilement franchissables. De plus, ouvrir les différents espaces permettrait de créer une certaine cohérence entre les différents équipements, voies piétonnes et espaces verts.

La première chose à relever est la cohérence entre les revêtements au sol. En effet, le revêtement de la place de l'Hôtel de Ville a entièrement été refait. Il est en cohérence avec celui des trottoirs de la rue du Général de Gaulle mais ne l'est pas avec les revêtements des autres lieux publics. Il est pourtant intéressant d'avoir une certaine cohérence entre les revêtements au sol dans le sens où les piétons peuvent se rendre compte des espaces qui leur sont dédiés. Des revêtements contrastés peuvent être considérés comme une frontière visuelle et matérielle par les piétons. Ces derniers vont intuitivement suivre les couleurs du sol qui se ressemblent ou qui sont identiques.



Photo 14 : revêtement au sol place de l'Hôtel de Ville et celui de l'Eglise
Cliché : Louis C., 2015

Le revêtement au sol de la place de l'Hôtel de ville pourrait alors être repris pour conduire les piétons vers la Mairie, l'Eglise et même le marché couvert qui se trouve au bout de la rue Madeleine Castaings de la photo de droite.

La principale frontière que nous avons relevée dans le centre se situe au niveau de l'Eglise Saint-Nicolas. Cette frontière enferme l'Eglise sur elle-même alors qu'elle pourrait s'ouvrir sur le square Mouloudji et ainsi créer une continuité entre ces deux lieux publics.



Photo 15 : frontière entre le Square Mouloudji, l'Eglise et les allées Marines
Cliché : Louis C., 2015

Comme nous pouvons le voir sur les photos ci-dessus, la frontière est matérialisée par des barrières en bétons blancs. L'accès à l'Eglise se fait alors soit par la route soit par un petit escalier situé en contrebas des barrières. De plus, le sol entourant l'Eglise ne met pas en valeur cette dernière et n'est pas en cohérence avec le square Mouloudji qui est très vert et qui se trouve juste en dessous de celle-ci derrière les voitures sur la seconde photo.

Il serait donc intéressant de mettre en relation l'Eglise et le square Mouloudji en supprimant les barrières blanches et en les reliant grâce à des matériaux identiques au sol et en aplanissant la place de l'Eglise. Les piétons pourraient alors se déplacer sans difficulté entre ces deux lieux publics. Le matériau au sol pourrait, par exemple, être le même que celui de la place de l'Hôtel de Ville afin de créer une continuité piétonne. Cela pourrait en être de même pour relier la Mairie et l'Hôtel de Ville.

Enfin, la présence d'une source naturelle qui se déverse actuellement dans les égouts pourrait être le « symbole » de ce nouvel aménagement et pourrait s'écouler de l'Eglise jusqu'au square où, par exemple, une fontaine récupérerait l'eau de source. Cette source rappellerait, par exemple, l'identité de la commune à savoir le fait qu'elle est traversée par le Boudigau et qu'elle se situe en bordure de mer.



Photo 16 : source située sous l'Eglise
Cliché : Louis C., 2015

D. Les rives du Boudigau : un espace contrasté

a) Le jardin du Boudigau



Photo 17 : futurs plans d'aménagements avec illustrations
Cliché : Antony V., 2015

Le jardin du Boudigau est un projet se situant au niveau du pont de la Halle sur la rive gauche du Boudigau. Ce projet, dont la fin est prévue pour mi-juillet, a un coût de 200 000 € entièrement pris en charge par la commune de Capbreton. Il est né suite à une longue réflexion sur l'utilisation de cette espace acquis par la commune depuis 2013 et initialement prévu pour accueillir un complexe immobilier.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- créer un espace vert en centre-ville permettant le bien vivre ensemble et la convivialité (ouvert, tranquille, intergénérationnel et accessible)
- projet qui s'intègre dans le projet de réhabilitation du centre-ville et de la création de la voie verte le long du Boudigau
- préserver et mettre en valeur les arbres déjà présents sur la parcelle, notamment le grand chêne
- habillage végétal du jardin avec des essences de zones humides qui demandent peu d'entretien
- un projet avec plus de concertation avec la population

L'initiative prise par le conseil municipal de créer un jardin dans le cœur de ville est un projet cohérent à la vue du manque d'espace vert de la commune. Même si certains espaces végétalisés sont déjà présents dans le centre-ville, leurs usages n'en font pas des espaces de repos et de tranquillité comme c'est le cas du square Mouloudji qui n'est qu'un espace de passage. Dans son aménagement (mobiliers urbains et proximité avec la voie verte et le Boudigau), le jardin du Boudigau semble être plus adéquat pour devenir un espace où les usagers ont envie de s'arrêter. La fonction d'espace public « rencontre et de convivialité » semble être également encouragée par la forme et les différents équipements qui seront présents dans le jardin (aire de jeux pour enfant, boulodrome, théâtre, etc). Cependant, la fonction de convivialité pour un espace public est difficile à atteindre, car même dans des espaces publics ayant des aménagements encourageants celle-ci, les usages sociaux actuels sont individualistes et fréquenter un même lieu ne veut pas dire se rencontrer. L'ouverture prochaine d'un espace vert dans le cœur de ville semble être bien accueillie par les habitants. La réussite du projet de créer un espace de rencontre et de convivialité ne pourra cependant être mesurée qu'une fois que le jardin sera pleinement approprié par les habitants.



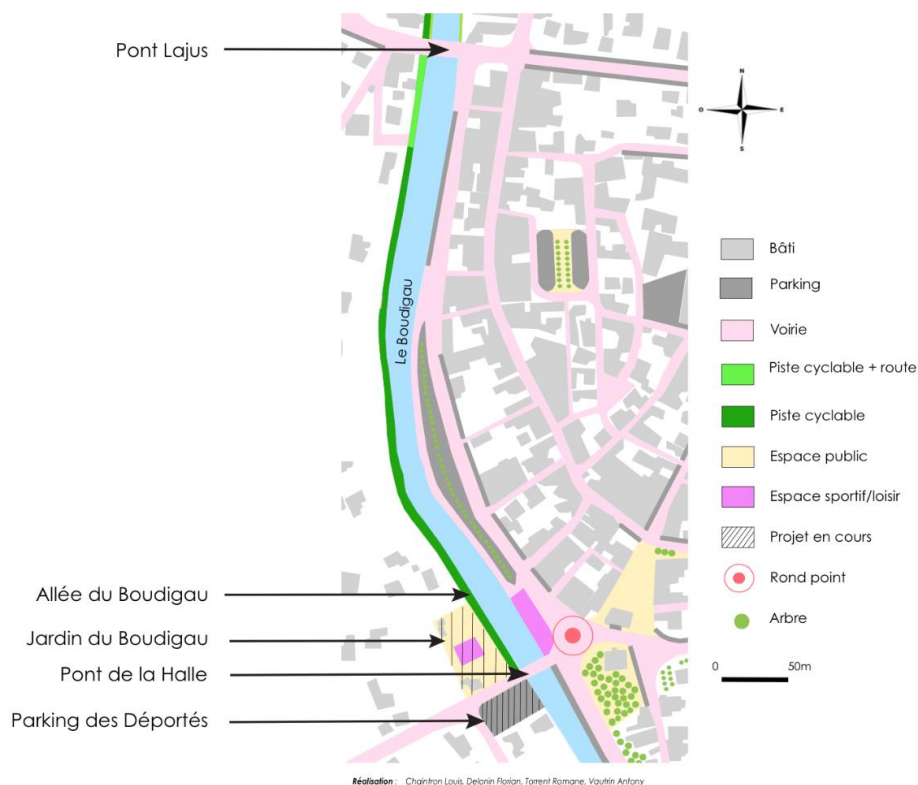
Photo 18 : aperçu du projet de jardin
Cliché : David Abéradère, architecte

Ce futur projet de jardin du Boudigau est complété par l'aménagement d'un parking sur la place des Déportés située en face du jardin mais également du renouvellement de la voirie de l'avenue Georges Clémenceau avec la création d'une piste cyclable et ainsi relier les voies cyclables existantes. Ce parking permettra évidemment de faciliter l'accès à ce jardin et permettra également de créer une nouvelle offre de stationnements pour véhicules et vélos à proximité du centre-ville en plus de celle existante. Ce projet est réalisé et financé en coopération entre la commune de Capbreton et la communauté de commune MACS pour un montant total de 515 000 €.



Photo 19 : travaux sur la place des Déportés
Cliché : Antony V., 2015

b) La rive gauche : l'allée du Boudigau



Carte 7 : localisation de l'allée du Boudigau
Source : géoportail et Mairie Capbreton

L'allée du Boudigau est une voie uniquement réservée pour les cyclistes et les piétons. Elle se situe entre le pont de la Halle au Sud et le pont Lajus au Nord. L'absence de véhicules motorisés le long de cette voie permet de relier de manière sécurisée la voie cyclable à la Vélodyssée au Nord du pont Lajus. C'est pourquoi beaucoup de personnes l'empruntent pour se promener à pied ou à vélo car elle leur est exclusivement réservée. Néanmoins, au niveau du pont Lajus, la piste cyclable redevient partagée avec les voitures car elle permet la desserte des riverains. De plus, le long de la promenade, des riverains peuvent entrer chez eux par des portiques situés à l'arrière de leur parcelle.

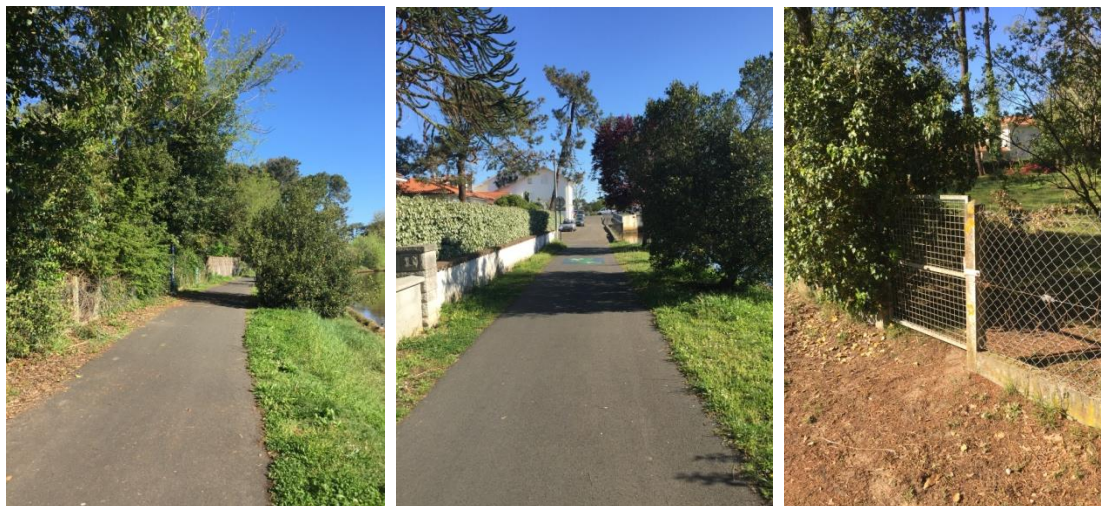


Photo 20 : piste cyclable et piéton puis partagée avec les voitures et accès riverains
Cliché : Antony V., 2015

L'allée du Boudigau se situe sur l'itinéraire « *Le Fil Bleu, Balade sur les traces des marins pêcheurs de Capbreton* » reliant les principaux points remarquables du patrimoine maritime de Capbreton.

Ainsi, cette localisation entraîne une forte fréquentation au cours de l'année ce qui fait de cette allée un endroit stratégique à développer et à entretenir pour le bien-être des habitants et des touristes. L'allée du Boudigau s'apparente donc à un endroit assez paisible et très utilisée. Néanmoins, des points négatifs peuvent être relevés.

En effet, le premier point que nous pouvons remarquer est le manque d'équipements tels que des bancs avec seulement quatre de disponibles le long de la promenade. Par la même occasion, nous pouvons remarquer l'absence de bornes rafraîchissantes permettant aux cyclistes et piétons de se désaltérer. Enfin, excepté celui du Fil Bleu, il n'y a pas de plans proposant des itinéraires conseillés ou des signalisations indiquant la localisation des pistes cyclables qui permettraient aux personnes de continuer leur promenade et de ne pas l'arrêter une fois qu'ils sont arrivés au jardin.

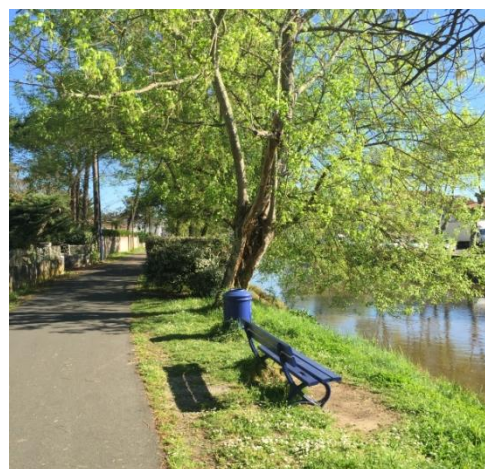


Photo 21 : seuls équipements présents
Source : Antony V., 2015

Le second point à aborder concerne la rive droite du Boudigau. En effet, celles-ci sont dépourvues d'esthétisme le long des allées Marines. De ce fait, en s'asseyant sur les bancs présents sur l'allée du Boudigau, le paysage que l'on observe en face n'est pas forcément plaisant. Nous pouvons noter la présence de perrés en béton, de rangées de platanes ainsi que de voitures.



Photo 22 : vue vers la rive droite du Boudigau
Cliché : Antony V., 2015

Pour conclure, le long de l'allée du Boudigau, on retrouve un manque d'équipements et une vue qui n'est pas plaisante sur les allées Marines. Ces deux facteurs réunis peuvent causer du tort aux caractères convivial et attractif que peut procurer une balade le long du Boudigau en famille ou entre amis.

c) La rive droite : les allées Marines

La rive droite du Boudigau constitue tout le long des allées Marines. Pour synthétiser, c'est la rive la plus artificialisée du Boudigau. Le sol y est imperméable et l'espace est principalement dédié aux stationnements ainsi qu'à la voiture. De plus, la végétation n'est pas typique des zones humides. En effet, on retrouve, du Nord au Sud, un enchaînement de platanes.

Néanmoins, de ce côté-ci du Boudigau, la vue vers la rive gauche est plus appréciable. En effet, nous retrouvons de la verdure avec des berges naturelles et végétalisées et de nombreuses espèces végétales typiques des zones humides. Cependant, il manque des équipements pour permettre aux passants de s'asseoir ou de se reposer ainsi qu'une barrière de sécurité le long du perré bétonné.



Photo 23 : vue vers la rive gauche du Boudigau
Cliché : Antony V., 2015

Nous pouvons donc remarquer un net contraste entre les allées Marines et l'allée du Boudigau comme en témoigne la photo ci-dessous. Cette différence se fait par la composition du sol, les usages de la voirie et par la présence d'arbres et d'herbes sur les rives. D'un côté, on retrouve des strates herbacée, arbustive et arborée tandis que, de l'autre, il y a juste des platanes.



Photo 24 : allées Marines et allée du Boudigau
Cliché : Antony V., 2015

E. Ronds-points

De manière générale, les ronds-points du centre-ville, qui constituent des espaces publics bien qu'ils puissent être assimilés à des frontières (passage de la zone péri-urbaine à la zone urbain dense), sont assez bien végétalisés. En effet, comme en témoignent les deux photos ci-après, arbres, arbustes, fleurs, gazons et fontaines ornent les parties centrales des ronds-points du centre-ville. Cela permet d'habiller un rond-point mais également de préserver une continuité écologique dans la ville et égayer l'espace urbanisé.



Photo 25 : ronds-points de la Halle et des Briconautes
Cliché : Antony V., 2015

F. Recommandations

Après ce diagnostic, nous avons pu remarquer que l'offre d'espaces publics était assez forte. Néanmoins, l'offre en espaces d'échanges sociaux est très faible où seule la place de l'Hôtel de Ville remplit pleinement cette fonction. Il est donc préférable de créer des espaces conviviaux et chaleureux. Afin de créer une harmonie au sein des espaces verts, il est nécessaire de s'appuyer sur le futur jardin du Boudigau. En effet, cet espace offre de nombreuses opportunités telles que son attractivité.

Un des premiers points à aborder concerne l'allée du Boudigau et les allées Marines. Ces deux axes sont reliés par le pont Lajus au Nord et le pont de la Halle au Sud. Créer une boucle sur le même thème que le jardin du Boudigau peut être un axe à développer tout en favorisant l'accès à la rue commerçante depuis les allées Marines et en rajoutant du mobilier urbain tels que des bancs et des jardinières du côté des allées Marines pour les rendre moins artificielles.

Le second point concerne l'offre en espace vert. Relier le futur jardin du Boudigau, le square Mouloudji et la place de l'Hôtel de Ville est un autre axe à développer pour favoriser la création de liens sociaux.

IV. La visibilité de la rue commerçante

La rue commerçante de la ville de Capbreton est un élément majeur de l'économie de la ville ainsi que de son développement touristique. Cette rue, parallèle aux allées Marines, attire de nombreux habitants et touristes car elle regroupe plus de 80 magasins, commerces, bars et restaurants.

Le principal enjeu pour la commune de Capbreton est d'ouvrir cette rue vers l'extérieur afin d'améliorer sa visibilité et ainsi augmenter son attractivité tout au long de l'année. Cela permettra le développement des commerces et bénéficiera au développement économique de la commune. Cependant, les commerces, de part le statut balnéaire de la commune, n'ouvrent qu'à partir de la haute saison pour plus de 60% d'entre eux et la rue ne dispose pas d'une réelle identité commerciale comme sur la ville d'Hossegor qui est plus dédiée au surf et aux marques dites « de luxe. » Néanmoins, en haute saison, c'est une rue qui fonctionne très bien. Le nombre de clients est important puisque tous les commerces font leurs plus gros chiffres d'affaires durant cette période.

D'un point de vue esthétique, la rue commerçante est une véritable « forêt de potelets et d'acier » comme témoignent la plupart des commerçants interrogés. En effet, sur la photo ci-dessous, on remarque que cet espace est très minéralisé et peu esthétique, donc peu attrayant à première vue. De plus, certaines façades sont négligées conférant ainsi un aspect « sale » à la rue.

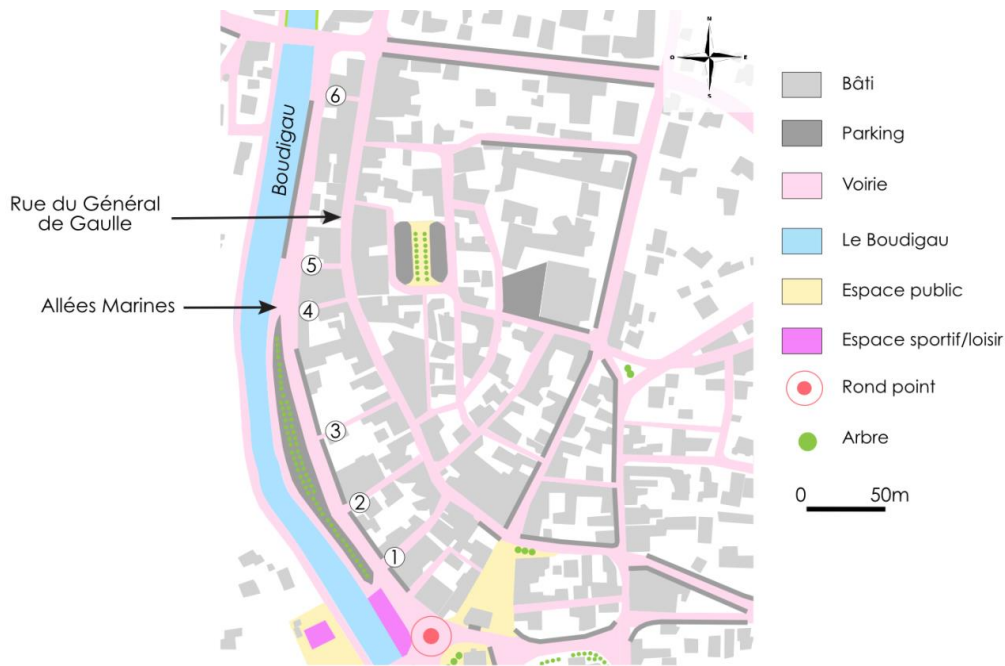


Photo 26 : rue commerçante de Capbreton
Cliché : Antony V., 2015

A. Le long des allées Marines

Les allées Marines, longeant le Boudigau sur la rive droite, est une voie très fréquentée par les automobilistes. En effet, elle permet de rejoindre les plages ainsi que les ports mais est également située sur l'un des axes Nord-Sud menant à Bayonne depuis Hossegor. Cette voie est également utilisée par de nombreux piétons et cyclistes.

Malgré tous les usagers empruntant les allées Marines, la rue commerçante n'est que peu visible depuis cet axe. En effet, il est très difficile de voir les six rues parallèles menant à la rue du Général de Gaulle (i.e. la rue commerçante). Nous pouvons remarquer que les voitures stationnées ou arrêtées le long du trottoir masquent les accès à la rue du Général de Gaulle. De plus, la signalétique indiquant la présence des commerces n'est pas assez marqué ni mise en valeur. Enfin, le revêtement au sol actuel (du goudron) ne rappelle pas celui de la rue commerçante (sauf celui de l'entrée 4) et n'est pas forcément attrayant. Pourtant, cette route parallèle à la rue commerçante, pourrait servir d'accès direct aux commerces pour les personnes souhaitant s'y rendre.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 8 : localisation des entrées de la rue commerçante depuis les allées Marines

Source : géoportail et Mairie Capbreton

a) Les accès véhicules motorisés et piétons

Le long des allées Marines, cinq accès piétons et véhicules permettent d'accéder à la rue commerçante. Certains sont quasiment invisibles pour les usagers des allées Marines à cause d'un manque de signalétique.

A l'intersection avec la rue des Marines (entrée 5), l'entrée est simplement marquée par un petit panneau en forme de flèche indiquant le centre-ville commerçant. De même, à l'intersection avec la rue Galamp (entrée 2), le large panneau vertical est caché par des stationnements de vélos. De plus, ce panneau est situé assez loin de l'entrée ce qui le rend peu visible pour les passants des allées Marines. Dans ces deux cas, le stationnement des véhicules ne semble pas être responsable de leur dissimulation.

De plus, le stationnement de véhicules le long de la rue numéro 2 ne permet pas la mise en valeur de la rue commerçante. En effet, cette rue semble être une rue résidentielle anodine et ne permet pas aux passants de supposer la présence de la rue commerçante au débouché de celle-ci.



Photo 27 : entrée 5 et entrée 2
Cliché : Antony V., 2015

Les trois autres accès sont, quant à eux, mieux indiqués. L'entrée 1, à l'intersection avec la rue Dangou, et celle à l'intersection avec la rue Duboscq (entrée 6) disposent toutes deux d'arches en métal bleu ainsi qu'un panneau indiquant la rue commerçante fixé dessus. Pour la première entrée, nous pouvons également remarquer la présence de panneaux verticaux montrant la rue commerçante mais qui sont peu mis en valeur.



Photo 28 : entrée 1 et entrée 6
Cliché : Antony V., 2015

Enfin, le dernière entrée est celle qui attire le plus le regard grâce à la façade d'un magasin de location/vente de vélos et scooters. De plus, le revêtement du sol de cette rue est en accord avec le sol de la rue commerçante créant ainsi une uniformité et permettant de plus facilement associer cette rue comme une entrée menant à la rue commerçante. Le seul point négatif de cette entrée est encore la signalétique où le panneau est masqué partiellement par l'angle de la maison à droite. Ici encore, aucune voiture n'est responsable de leur dissimulation.

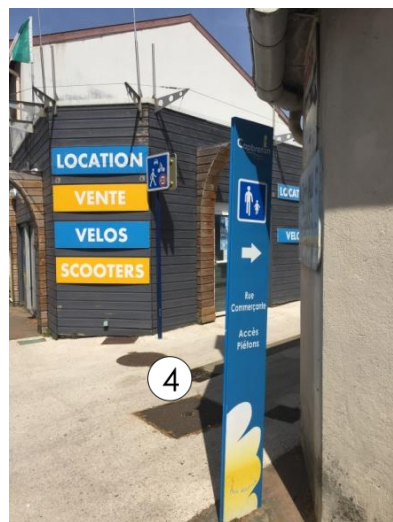


Photo 29 : entrée 4
Source : Antony V., 2015

Néanmoins, le revêtement au sol des entrées n°1, 2 et 6 laisse apparaître une forme qui s'apparente à une flèche pointant vers la rue commerçante. Cette signalétique peut être utilisée pour les autres entrées comme indiquant un cheminement à suivre pour rejoindre les commerces.

b) L'accès piétons uniquement

Enfin, le dernier accès est uniquement réservé aux piétons. Celui-ci se trouve au milieu des autres entrées et, comme le montre les photos ci-dessous, est très peu perceptible. L'accès n'étant pas mis en valeur, les piétons sont dans l'incapacité de voir cet accès donnant directement sur la rue commerçante. A ceci se rajoutent le manque de signalétique - qui se fait grâce à la présence d'un simple petit panneau jaune et bleu indiquant la rue commerçante - et le manque de lumière (passage sombre). Enfin, son emplacement se trouve à côté de conteneurs à déchets qui ne favorisent pas les déplacements des passants à cause des émanations.

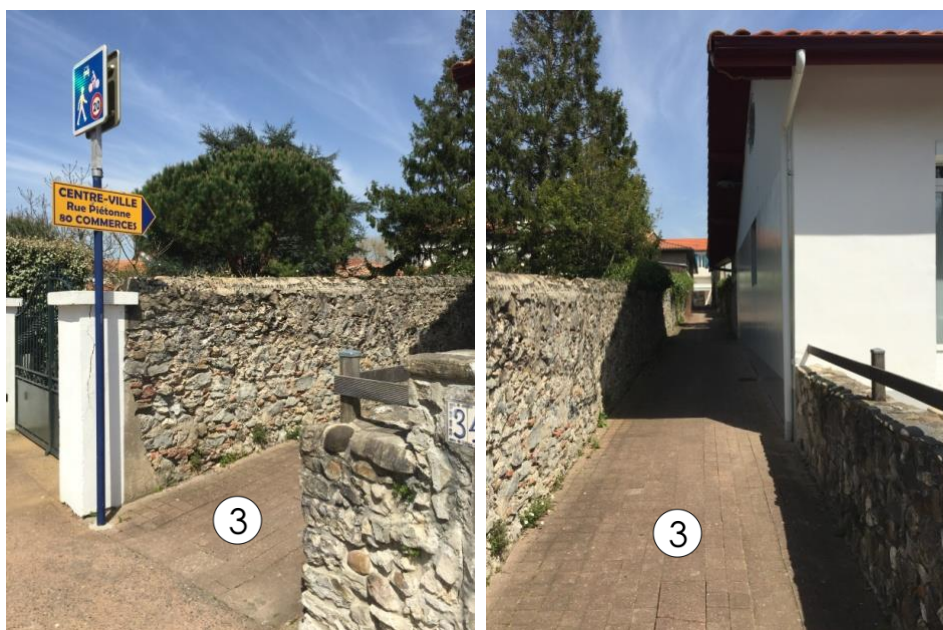


Photo 30 : accès piétons uniquement (entrée 3)
Cliché : Antony V., 2015

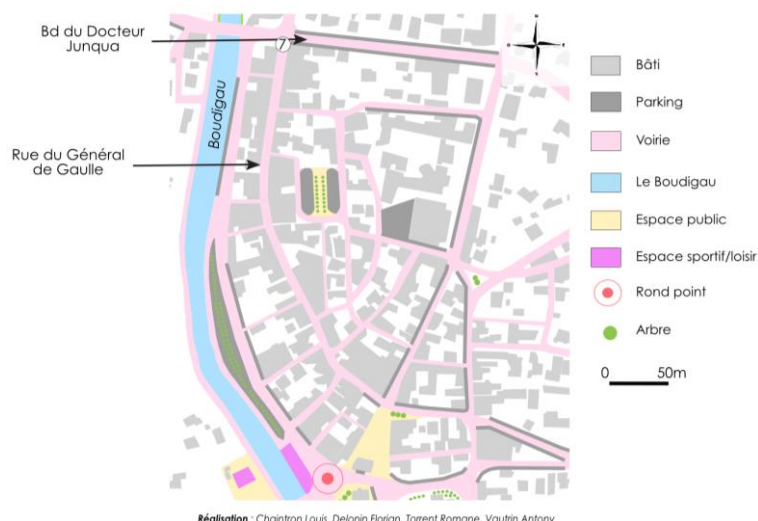
c) Conclusion

En conclusion, il existe différents points concernant le problème de visibilité et de liaison entre les allées Marines et la rue commerçante. Nous pouvons donc recenser :

- des entrées peu mises en valeur
- une signalétique (panneaux verticaux et horizontaux) peu voire quasi inexistante et peu visible sur les six entrées
- des stationnements et arrêts illicites qui poussent les piétons à changer de trottoir et bloquent la visibilité et l'accès à cette rue
- un revêtement au sol qui ne favorise pas la venue des passants dans la rue commerçante

B. Le long du boulevard du Docteur Junqua

Le boulevard du Docteur Junqua est également une route très utilisée par les automobilistes, les cyclistes et les piétons car elle permet également de rejoindre les plages et les ports.



Carte 9 : localisation de l'entrée de la rue commerçante depuis le bd du Dr Junqua
Source : géoportail et Mairie Capbreton

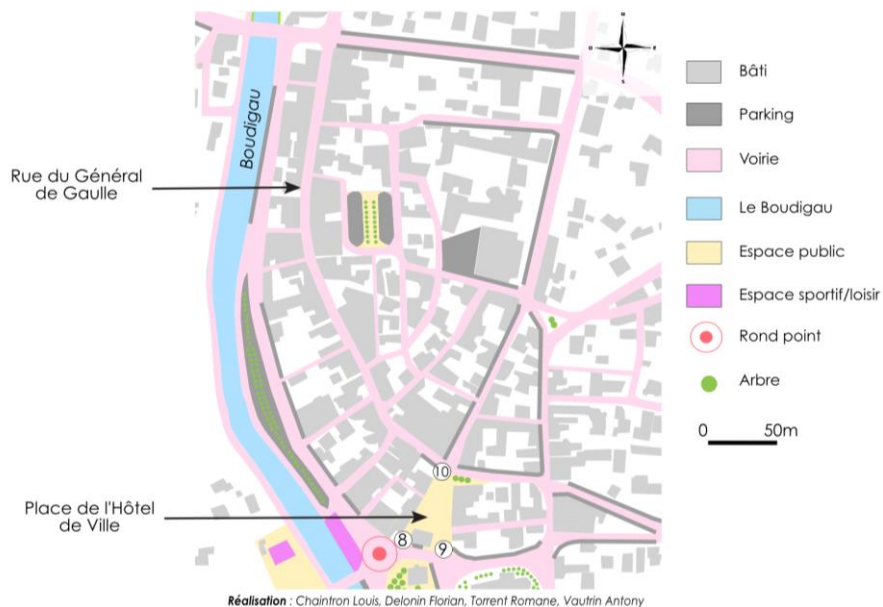
La rue commerçante est également accessible depuis cette avenue en proposant un accès par le haut de la rue du Général de Gaulle. La signalétique est assez riche comme en témoignent la banderole "Les commerçants du centre-ville de Capbreton vous souhaitent la bienvenue", le panneau vertical bleu présentant un plan du centre-ville ainsi que la liste des commerces et équipements présents (visible à droite de la photo ci-dessous). Une mise en valeur de cette entrée peut être un atout pour les commerces. Il faudrait donc revoir le côté esthétique de la banderole.



Photo 31 : entrée 7
Source : Antony V., 2015

C. Place de l'Hôtel de Ville

La place de l'Hôtel de Ville donne directement sur la rue commerçante par le Sud de celle-ci. Pour pouvoir y accéder, il faut utiliser les deux accès uniquement piétons situés à droite et à gauche de l'Hôtel de Ville (entrées 8 et 9).



Carte 10 : localisation des entrées de la rue commerçante depuis l'Hôtel de Ville
Source : géoportail et Mairie Capbreton

Comme pour la plupart des entrées de la ville, des panneaux verticaux bleus sont disposés de part et d'autre de l'hôtel de ville mais sont peu visibles et ne sont pas mis à jour. L'entrée 8, à gauche de l'Hôtel de Ville, dispose d'un grand parvis inexploité. L'entrée 9, à droite de l'Hôtel de Ville, est traversée par une route où peu de véhicules empruntent cette voie car l'accès à cette rue est limité par une borne escamotable électrique. Ces deux entrées pour la rue commerçante débouchent sur la place de l'Hôtel de Ville et sont des accès piétons uniquement.

De même, plus loin, en pénétrant sur la place (entrée 10), rien n'indique la présence d'une rue commerçante mis à part un panneau bleu mais peu visible comme le montrent les photos ci-après.

On peut alors s'interroger sur le chemin à emprunter. Le piéton doit-il aller à droite ou à gauche pour rejoindre les commerces ?

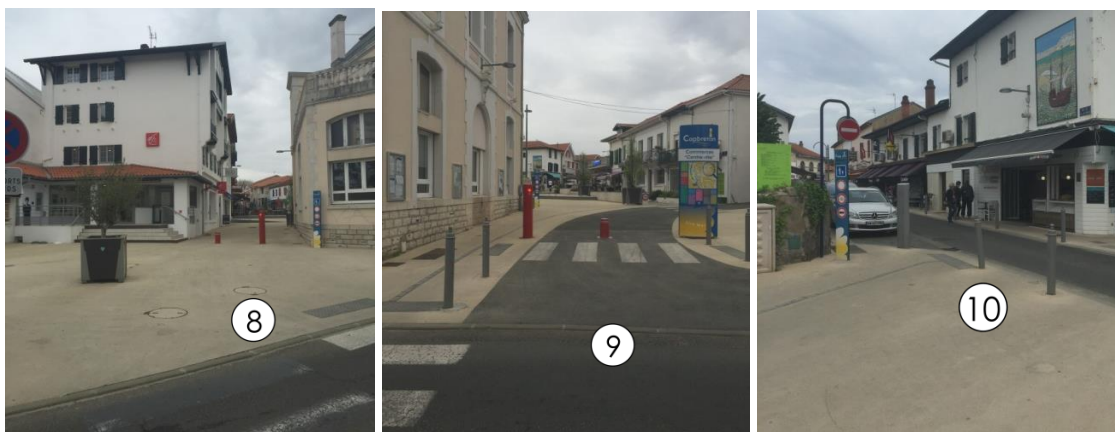


Photo 32 : entrée 8 et entrée 9 et entrée 10
Cliché : Antony V., 2015

Pour conclure, nous pouvons remarquer que les entrées devant l'Hôtel de Ville sont plus marquées que celles longeant les allées Marines. Une cohérence visuelle est présente sur le pourtour de l'Hôtel de Ville et se prolonge le long de la rue commerçante comme le revêtement du sol ou encore le mobilier urbain. Cependant, ces entrées ne sont pas assez exploitées et la présence d'une rue commerçante n'est pas suffisamment soulignée.

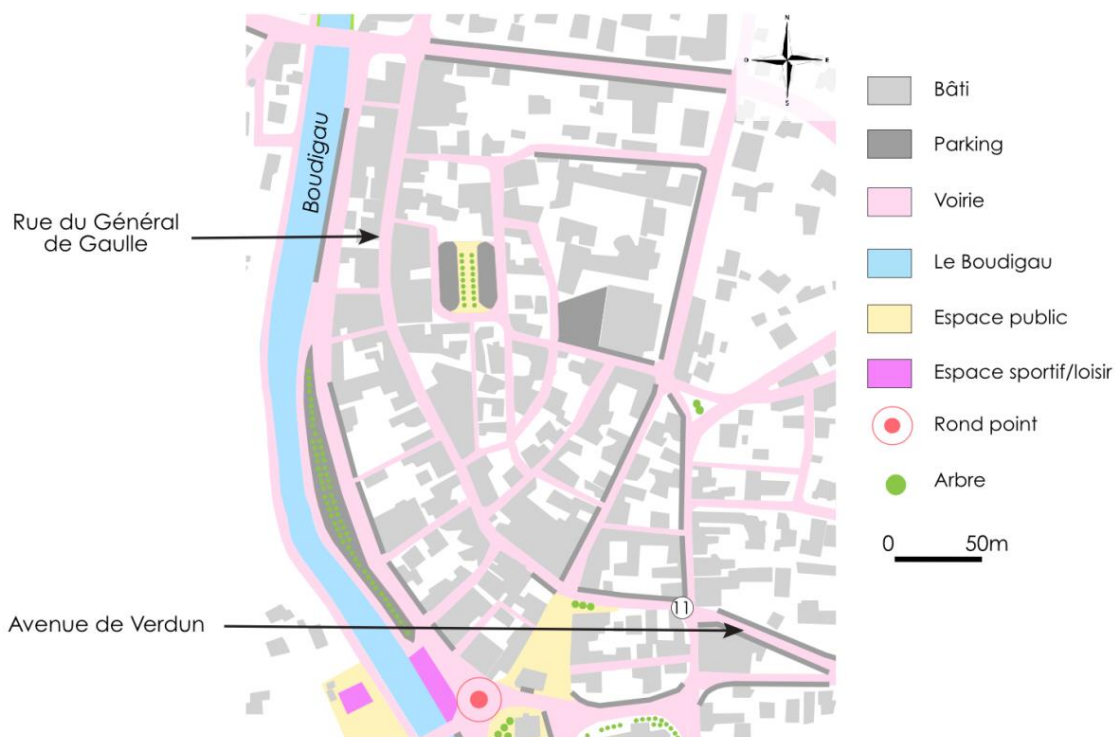
D. Avenue de Verdun

L'avenue de Verdun est une rue desservant le centre-ville depuis l'A63. Le prolongement de cette avenue débouche sur la rue du Général de Gaulle (i.e. la rue commerçante). La rue commerçante s'arrête donc brutalement au niveau de l'intersection avec l'avenue de Verdun. Là encore, rien n'indique que la rue commerçante se trouve à ce croisement.

Sur la photo ci-dessous, la rue commerçante se trouve derrière les panneaux sens interdit.



Photo 33 : entrée 11
Source : Antony V., 2015



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 11 : localisation de l'entrée de la rue commerçante depuis l'avenue de Verdun

Source : géoportail et Mairie Capbreton

E. Place des 6 Cantons



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 12 : localisation des entrées de la rue commerçante depuis la place des 6 Cantons

Source : géoportail et Mairie Capbreton

La place des 6 Cantons se situe au Nord-Est de la rue commerçante. Les trois rues qui arrivent sur cette place pour aller en direction du centre-ville sont les rues Jean-Baptiste Gabarra et du Château d'Eau et l'avenue du Maréchal Foch. Ces trois rues peuvent être empruntées depuis le boulevard du Docteur Junqua longeant le centre-ville. Depuis cette place, deux rues donnent accès à la rue commerçante : la rue des Ecoles (entrée 14) et l'autre partie de la rue Jean-Baptiste Gabarra (entrée 13).



Photo 34 : place des 6 Cantons (entrée 12)

Source : Antony V., 2015

Au niveau de ces deux entrées, il est impossible de savoir où aller à cause d'un manque de signalétique. Seule la médiathèque, au bout de la rue des Ecoles (entrée 14), est indiquée par un petit panneau. La médiathèque est dotée d'un parking sur la place Yan Dou Gouf qui n'est, lui non plus, pas indiqué. Pourtant, il serait intéressant de le signaler car il permettrait aux personnes souhaitant aller à la rue commerçante de stationner au plus près.

Par conséquent, le centre-ville est donc un vrai labyrinthe pour les personnes souhaitant se rendre dans la rue commerçante.



Photo 35 : entrée 13 et entrée 14
Cliché : Antony V., 2015

F. Tableau récapitulatif des dysfonctionnements

Visibilité de la rue commerçante ...		Fonctionnement
... depuis les Allées Marines	Signalétique	~
	Mise en valeur	✗
... depuis le boulevard du Docteur Junqua	Signalétique	~
	Mise en valeur	~
... depuis l'Hôtel de Ville	Signalétique	~
	Mise en valeur	✓
... depuis la rue de Verdun	Signalétique	✗
	Mise en valeur	✗
... depuis la place des 6 Cantons	Signalétique	✗
	Mise en valeur	✗

✗ Dysfonctionnement ~ Fonctionnement moyen ✓ Bon fonctionnement

Tableau 6 : récapitulatif des dysfonctionnements pour les entrées de la rue commerçante

Mise en valeur : montrer ostensiblement, de manière très visible ces entrées.
Rendre visible les points forts pour que les personnes aient envie d'y pénétrer.

Signalétique : indication concernant la présence de la rue commerçante.

G. Recommandations

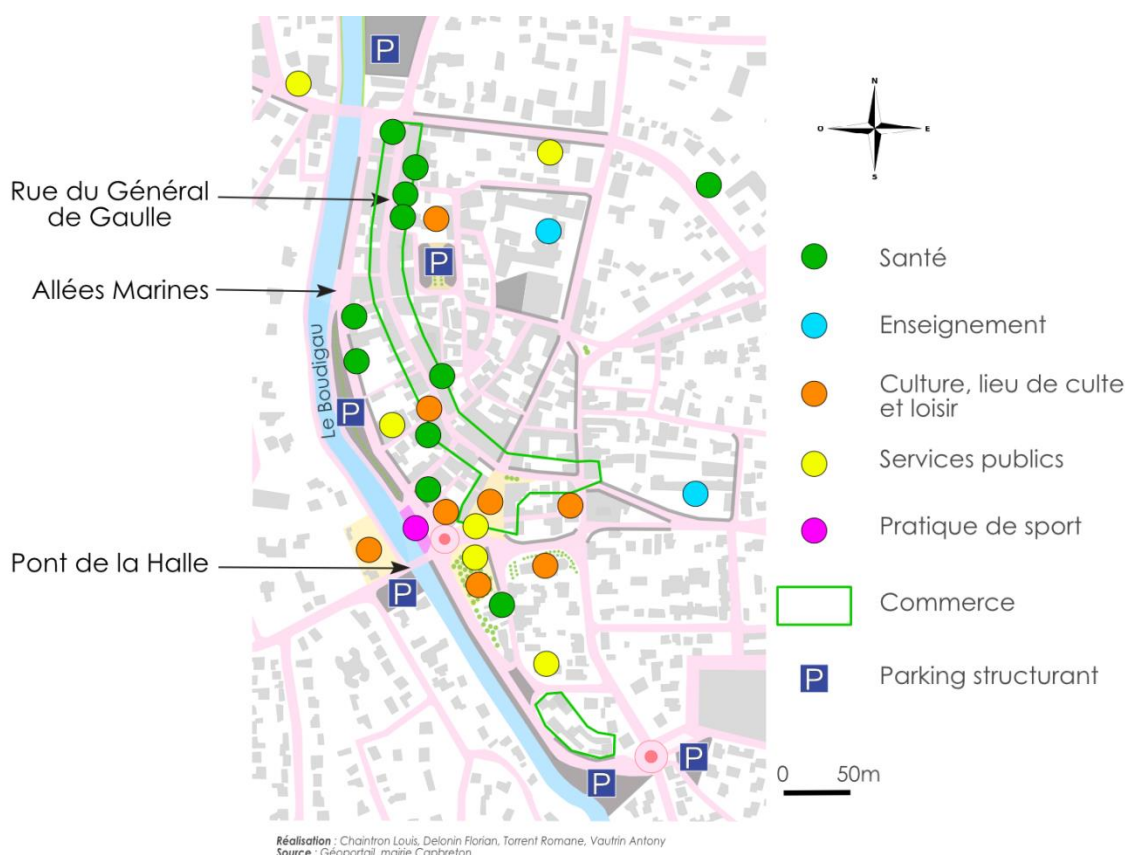
Afin de rendre plus attractif et de mettre en valeur les entrées de la rue commerçante, voici quelques recommandations :

- le long des allées Marines, il serait judicieux d'agrémenter les arches bleues d'éléments végétaux. De plus, les accès doivent posséder une meilleure signalétique avec des panneaux plus gros et plus lisibles et un sol en cohérence avec celui de la rue commerçante
- sur le boulevard du Docteur Junqua, il faudrait repenser la bannière afin de la rendre plus attrayante et plus visible pour les usagers (piétons, cyclistes et automobilistes). Il faudrait également ajouter quelques éléments de signalétique pour les personnes venant perpendiculairement à la rue et qui ne voient pas forcément cette banderole
- le parvis gauche de l'Hôtel de Ville pourrait être mis en valeur par un rapprochement avec le futur jardin du Boudigau et en signalant mieux la présence de la rue commerçante. L'entrée à sa droite doit, quant à elle, indiquer l'existence de cette rue
- sur la Place de l'Hôtel de Ville, il serait donc judicieux de pouvoir guider les piétons jusqu'à cette rue en prolongeant la mise en valeur du parvis gauche de l'Hôtel de Ville
- sur la rue de Verdun, il faudrait améliorer la signalétique avec, comme pour le boulevard du Docteur Junqua, une banderole par exemple
- au niveau de la place des 6 Cantons, il serait préférable de refaire la signalétique en indiquant la présence de la rue commerçante et de signaler la présence du parking de 34 places sur la place Yan Dou Gouf pour le stationnement des personnes souhaitant se rendre dans la rue commerçante

V. Les pôles d'attractivité en centre-ville

A. Localisation géographique

Au sein de cette partie, nous allons étudier les pôles d'attractivité c'est à dire les sites, les équipements et les voiries susceptibles d'être utilisés et fréquentés par les riverains mais aussi par les touristes. Il est important de savoir en quels lieux les usagers souhaitent se rendre quand ils arrivent au cœur de ville mais aussi de savoir quelles sont les mobilités internes des habitants. En effet, cela nous permettra, par la suite, d'améliorer l'accessibilité de ces pôles pour tous les types d'usagers (piétons, cyclistes et automobilistes) et de réaliser des aménagements adaptés afin qu'ils puissent être utilisés et adaptés pour l'intégralité des utilisateurs.

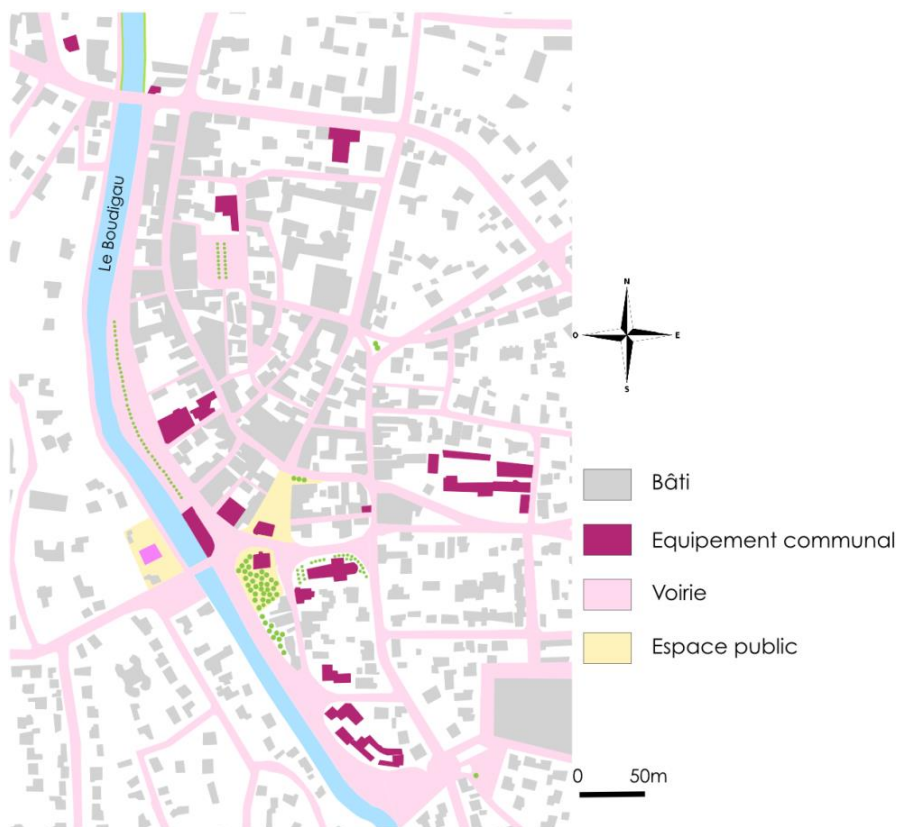


Carte 13 : localisation des pôles d'attractivité
Source : géoportail et Mairie Capbreton

Nous pouvons facilement remarquer que la plupart de ces pôles se situent à proximité directe de la rive droite du Boudigau. Nous retrouvons principalement la rue du Général de Gaulle, avec tous ces commerces, services, restaurants et bars, mais aussi les allées Marines avec la salle municipale, le cinéma, la mairie, l'Hôtel de Ville et sa place et le marché couvert au Sud des allées Marines. Un nouvel espace public aura pour objectif de renforcer l'attractivité du centre-ville et des berges du Boudigau, il s'agit du jardin du Boudigau (livraison en juillet 2015). En effet, ce dernier apportera un espace végétal proche du centre-ville qui devra redynamiser les bords du canal actuellement laissés à l'abandon. Nous pouvons également citer le supermarché se situant au Sud-Est du centre-ville même si peu de personnes passent par le cœur du centre-ville pour le rejoindre mais plutôt par le boulevard des Cigales.

B. Descriptions des équipements et centres d'intérêt

Cette partie référence les équipements communaux avec un point de vue critique sur ceux se situant dans le périmètre d'étude. A partir de ce diagnostic, des recommandations sont exprimées et seront à prendre en compte pour la décision des futures opérations aménagements. Les équipements communaux situés en centre-ville sont indiqués dans la carte ci-dessous.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 14 : équipements communaux situés dans le centre-ville de Capbreton

Source : géoportail et Mairie Capbreton

a) Equipements communaux et centres d'intérêt en centre-ville

Adresse et cadastre	Description	Photographie
Place de l'Hôtel de Ville AR 1	<p><u>Hôtel de ville :</u></p> <p>Situé au cœur du centre-ville et à proximité de la rue du Général de Gaulle, ce bâtiment possède également un intérêt architectural. Le réaménagement de la place de l'Hôtel de Ville et des trottoirs aux alentours ainsi que l'accès à un ascenseur permet à tout individu notamment les PMR de pouvoir accéder à ce bâtiment dans le cadre de réunion du conseil municipale.</p> <p>Malgré l'aspect minéral renforcé par l'enrobage des trottoirs, le ton de couleur de ce dernier est en accord avec la façade du bâtiment mais aussi de l'enrobage de la place de l'Hôtel de Ville ce qui permet de trouver une cohérence des matériaux.</p>	

Place St Nicolas AR 2	<p><u>Mairie :</u></p> <p>En proximité direct des allées Marines et des berges du Boudigau, le bâtiment de la Mairie est un point de repère physique des capbretonnais mais aussi des touristes se promenant dans le centre-ville. Le square Mouloudfi, implanté sur un côté de ce bâtiment, représente un des seuls espaces verts situés en centre-ville, il dispose de mobilier urbain (2 bancs), de pelouses, d'arbres et de plantations fleuries ce qui permet de rendre une ambiance particulièrement végétale dans cet espace. Le revêtement des trottoirs semble cependant usagé ce qui peut représenter un problème d'accès pour les PMR.</p>	
13 Rue Esby AR 24	<p><u>La Jardinière (police municipale) :</u></p> <p>Le bâtiment a été récemment réhabilité avec l'installation de bardage bois sur les façades. Des panneaux solaires ont été également installés sur le toit. De plus, l'entrée de cet édifice est entourée de palmiers et de pelouses ainsi que de parterres fleuries. Ce bâtiment est des seuls situés en centre-ville possédant une architecture dite « moderne » contrastant celle des édifices situés aux alentours comme celle du marché couvert.</p>	
Avenue du président Georges Pompidou BP 186	<p><u>Office du tourisme :</u></p> <p>Situé de l'autre côté du pont Lajus, à proximité des berges du Boudigau, il possède une architecture typique basco-landaise. Une aire de jeux pour enfant y a été installée avec du mobilier urbain (bancs) ainsi que des pelouses et des plantations de fleurs. Un marronnier centenaire est mis en valeur au centre de la pelouse. Ce bâtiment est très fréquenté durant la saison touristique estivale et son aménagement permet aux personnes de différents âges empruntant différents modes de transport d'accéder à ce lieu.</p>	
allées Marines AR 458	<p><u>Local fronton (syndicat des piballes) :</u></p> <p>Ce local situé juste derrière le fronton sert de local à une association cycliste (les boucles de l'Adour). Il est donc très peu utilisé/fréquenté. Cependant son architecture typique basco-landaise et sa proximité le long du Boudigau sur les allées Marines en fait un bâtiment à prendre en considération lors des futurs propositions d'aménagements sur les allées Marines.</p>	
3 rue Esby AR 64	<p><u>Marché couvert :</u></p> <p>Situé au bout des allées Marines et à l'entrée de la place du marché (rond-point du souvenir Français), il est un lieu incontournable du commerce local. Le marché a lieu le mardi et le jeudi ainsi que le samedi où l'influence est plus importante. En effet, les commerçants vendent leurs produits sous le marché couvert et installent leurs étales le long des allées Marines (jusqu'au pont de la Halle) et sur la place du marché. On note la présence de nombreux conteneurs pour jeter les déchets et un aspect minéral dominant du fait de la présence de nombreuses places de stationnement.</p>	

<p align="center">Pont Lajus/Boulevard du Docteur Junqua</p> <p align="center">AP 1</p>	<p><u>Kiosque du pont Lajus :</u></p> <p>Ce bâtiment était utilisé par MACS comme local jeune. Il est désormais utilisé comme toilettes publics. Il possède également une architecture basco-landaise et une typologie se rapprochant de celle de l'office de tourisme. Le revêtement des trottoirs utilisés et le même que celui de la place de l'Hôtel de Ville et permet un accès à toutes personnes. L'espace est aussi sécurisé par l'implantation de barrière le long du très fréquenté boulevard du Docteur Junqua.</p> <p>La présence de cette construction le long des berges du Boudigau nécessite de mettre ce kiosque en valeur et avoir une réflexion sur sa future utilisation.</p>	
<p align="center">Place Yan du Gouf</p> <p align="center">AR 337</p>	<p><u>Médiathèque :</u></p> <p>Cette édifice possède une architecture basco-landaise mais des éléments plus contemporains y ont été ajoutés comme des bardages bois situés sous la toiture de la partie avancée de l'édifice mais aussi les fenêtres en forme de grands hublots sur cette même partie. L'accès principal se fait par la place Yan du Gouf qui a été réaménagée avec des pelouses, du mobilier urbain et sentier nivelé qui permet le passage des PMR. L'aspect général de cet espace est bien équilibré entre végétation et espace bâti. Cependant, son accès depuis la rue du Général de Gaulle (à partir des rues de la Fossecave et des Prébendiers) reste peu ou mal indiqué.</p>	
<p align="center">30 allées Marines</p> <p align="center">AR 430</p>	<p><u>Salles municipales (Chabas et Boitel) :</u></p> <p>Situées le long des allées Marines, en bordure du Boudigau, les salles municipales sont un des principaux lieux de la vie associative capbretonnaise. En effet, elles accueillent les locaux d'associations (ex : le SADIOPAC) mais aussi des réunions d'informations publiques ou encore des événements culturels. Lors de ces événements, la fréquentation est importante. C'est pourquoi l'offre de stationnement semble adaptée. En revanche, l'accès des PMR n'est pas favorisé depuis les allées Marines alors que le revêtement a été rénové pour les entrées depuis la rue du Général de Gaulle. La qualité architecturale, notamment celle de la façade donnant sur les allées Marines, est à retravaillée et à mettre en lien avec le futur réaménagement des berges du Boudigau.</p>	
<p align="center">54-56 rue du Général de Gaulle</p> <p align="center">AR 429</p>	<p><u>Maison de l'Oralité et du Patrimoine (MOP) :</u></p> <p>Cet équipement se situe à l'emplacement d'anciennes maisons datant du 15^{ème} siècle dont les façades donnant sur les rues ont été rénovées et la cour intérieure réaménagée avec une terrasse en bois. La MOP est située entre l'avenue du Général de Gaulle et les allées Marines. Elle jouie donc d'un emplacement potentiellement fréquenté. Depuis l'avenue du Général de Gaulle, elle est indiquée avec un panneau. En revanche, il n'y a aucune indication depuis les allées Marines. L'accès au parking et des PMR se fait depuis cet axe par l'intermédiaire d'un portail métallique qui reste généralement fermé. Le parking se situe sur le côté des salles communales des allées Marines. Il serait intéressant de rendre cette espace public.</p>	

allées Marines AR 320	<p><u>Cinéma Le Rio :</u></p> <p>Ce bâtiment est l'un des plus imposants en termes de gabarit dans le centre-ville. Il se distingue des autres bâtiments avec sa toiture qui ne possède pas deux pans et n'est pas recouverte de tuiles en terre cuite. La façade de l'édifice possède moins d'éléments en bois que les autres bâtiments aux alentours. Les réflexions sur les améliorations architecturales devront prendre en compte les futurs aménagements des allées Marines. De plus, l'enrobage des trottoirs et le même que celui devant l'Hôtel de Ville. Il serait intéressant de trouver une continuité vers les allées Marines et les salles communales.</p>	
Place St Nicolas AR 36	<p><u>Eglise St Nicolas :</u></p> <p>Classé monument historique, c'est l'un des principaux lieux touristiques du centre-ville. Cependant, ses pourtours ne sont pas dotés de trottoirs recouverts d'enrobages et de passages piétons adaptés pour les PMR favorisant aussi le stationnement sauvage. Les accès depuis la place de l'Hôtel de Ville et des allées Marines sont à modifier. De plus, la place Saint-Nicolas possède un aspect plutôt minéral avec un sol dur recouvert de fins graviers et arborée de platanes. L'aménagement d'un espace vert muni de mobilier urbain permettra d'assurer une continuité verte avec le square Mouloudfi et de rendre plus attractif ce site.</p>	
16 Boulevard du Docteur Junqua AR 283	<p><u>La poste :</u></p> <p>Ce bâtiment est très fréquenté tout au long de l'année par les capbretonnais. Il est situé sur un axe routier très fréquenté où les vélos et piétons circulent sur les trottoirs. En face de l'entrée principale, le trottoir est agrandi et un bac fleuri en pierres a été implanté pour marquer la séparation entre le boulevard et le trottoir afin de sécuriser la circulation piétonne. Cependant, à ce même niveau, le terre-plein en pierres empiète sur la chaussée réduisant ainsi la voie de circulation et créant occasionnellement un point de congestion du trafic.</p>	
allées Marines AR 458	<p><u>Le fronton :</u></p> <p>Construit en 1906 puis agrémenté d'un mur de 30 m de long en 1924, le fronton se situe à l'angle du pont de la Halle et des allées Marines le long du Boudigau. Le revêtement du sol est en mauvais état et des plantes à crampons (principalement le lierre) envahissent le mur principal mais aussi le mur latéral. Les grillages le bordant ne rendent pas ce site avenant mais restent néanmoins nécessaires pour que les balles ne soient pas expulsées vers les allées Marines ou dans le Boudigau. Le réaménagement de cet espace sera à intégrer dans le projet global de modification des allées Marines et des berges du Boudigau.</p>	

<p>Avenue Jean Lartigau B 370</p>	<p><u>Maison du Rey :</u></p> <p>Situé avenue Jean Lartigau, le monument historique se situe directement en bord de voirie comme s'il s'agissait d'une simple résidence. Or cet édifice est inscrit au registre des monuments historiques. Il est difficile de reconnaître que c'est un bâtiment remarquable et il n'est pas aussi bien indiqué (par des panneaux signalétiques) que l'Eglise. Il conviendrait de mettre en valeur cet édifice et qu'il soit en lien avec l'Eglise Saint-Nicolas.</p>	
<p>5 Avenue de Verdun AR 196</p>	<p><u>Groupe scolaire Ste-Marie et St-Joseph :</u></p> <p>Les bâtiments du groupe scolaire ont été construits au milieu du 19^{ème} siècle et ont été rénovés. Les cours présentent un aspect majoritairement minéral. L'avenue de Verdun débouche directement sur la rue du Général de Gaulle où, au niveau du groupe scolaire, cette avenue se retrouve à sens unique. L'école Sainte Marie accueille 270 élèves et le Saint Joseph 230 collégiens soit 500 jeunes se rendant chaque jour (en période scolaire) sur ce site. Des places de stationnement et un arrêt de bus sont présents en ce lieu mais restent insuffisants lors de la sortie des classes et génèrent donc des problèmes d'accessibilité aux établissements.</p>	

Tableau 7 : équipements communaux et centres d'intérêt en centre-ville

b) Autres équipements communaux et centres d'intérêt

Administratifs

- CENTRE TECHNIQUE MUNICIPAL
- BATIMENT HORTICOLE
- GARAGE ATELIER MECANIQUE

Associatif

- MAISON DE QUARTIER « PEY DU MOON »
- MAISON DES ASSOCIATIONS SALLE JEAN SOLON
- CHÂTEAU D'EAU DE LA PLAGE

Campings – centre de vacances

- CAMPING LA CIVELLE (sanitaires, salle polyvalente, logt, épicerie)
- CAMPING DU BOURET
- CENTRE DE VACANCES DU BOURET

Commercial

- ETS BAINS DE MER (local pétanque, sanitaires, parties communes)
- PARKING SOUTERRAIN
- LOCAL GALERIE PEINTURE POMPIDOU (maison des arts)
- MINI-GOLF
- ARENES
- AIRE DE CAMPING-CARS

Lieux de culte

- CIMETIERE LES CYPRES
- CIMETIERE DES PINS
- PRESBYTERE

Plages

- POSTE SECOURS SAVANE
- LOCAL SANTOCHA & SAUVETAGE CÔTIER
- POSTE SECOURS CENTRALE
- POSTE SECOURS OCEANIDES

Périscolaire

- GROUPE SCOLAIRE SAINT-EXUPÉRY
- ECOLE MATERNELLE SAINT-EXUPÉRY
- ECOLE PRIMAIRE SAINT-EXUPÉRY
- A.L.S.H. (ACCUEIL LOISIRS SANS HEBERGEMENT)
- CRECHE MUNICIPALE
- HAMEAU DES CIGALES (ANIMATION JEUNESSE)

Social

- POLE DES SERVICES SOCIAUX (bât A) et CENTRE SOCIAL (bât. C)

Sportif

- COMPLEXE SPORTIF - PARC DES SPORTS
- SALLE OMNISPORTS NELSON PAILLOU
- LOCAL PETANQUE DU GAILLOU (salle Henri Ducamp)
- CLUB-HOUSE RUGBY-LOCAL CYCLOS

Technique

- CHÂTEAU D'EAU GRAND BRUCA
- LOCAL NOTRE DAME - local technique + sanitaires publics
- LOCAL POMPE BYPASS
- LOCAL PECHERIE (ilotier)
- LOCAL POMPE REFOULEMENT
- POSTE REFOULEMENT EP (Av. des Alouettes)
- POSTE REFOULEMENT ORTOLANS
- POSTE REFOULEMENT PORTE DU LARGE

Culturel

- MAISON NISMES
- POLE CULTURE

c) Recommandations et éléments de réflexions

Améliorer la signalétique et l'accessibilité

Sites et équipements concernés :

- la médiathèque
- la poste
- la Maison du Rey
- la Mairie
- les salles communales depuis les allées Marines
- le groupe scolaire Sainte Marie et Saint Joseph

Plusieurs équipements situés dans le périmètre de projet défini possèdent des lacunes en termes de signalétique. Bien que l'ensemble de ces sites apparaissent sur les plans ou les panneaux d'informations disposés dans la ville, lorsque l'utilisateur se retrouve dans les rues, il rencontre des difficultés pour se diriger vers les emplacements des équipements.



Photo 36 : signalétique de la médiathèque depuis la rue du Général de Gaulle
Cliché : Florian D., 2015

Comme nous pouvons le voir sur la photo ci-dessus, lorsque l'usager se situe dans la rue du Général de Gaulle, la direction de la médiathèque est indiquée par un panneau. Or, depuis la rue commerçante sa visibilité reste réduite puisqu'il est déjà implanté dans la rue des Prébendiers, de plus, la présence d'une jardinière devant l'accès de cette rue diminue également la visibilité des panneaux.

D'autre part, certains équipements (notamment le cinéma et les salles communales) disposent d'un écartement de chaussée marqué par l'implantation d'un terre-plein agrémenté de plantations (photo 37) laissant la circulation se réaliser à gauche le long des allées Marines et, sur la droite, la voirie sert d'espace de livraison ou de dépôt de personnes se rendant aux salles communales. Cet aménagement a pour vocation de ne pas créer de congestions lorsqu'un véhicule s'arrête proche de l'entrée principale des salles lorsque les places de stationnements à proximité ne sont pas libres. Ce détournement de chaussée pourrait être aménagé comme espaces publics permettant de soigner l'image de l'entrée principale des salles communales qui restent majoritairement minérales. Cet aménagement est envisageable si les conditions d'accès (notamment par les trottoirs) sont adaptées pour tous les types d'usagers.



Photo 37 : accessibilité aux salles communales depuis les allées Marines
Cliché : Florian D., 2015

Le cinéma dispose également d'un écartement de chaussée avec un terre-plein agrémenté de plantations (photo 38) juste après le rond-point de la Halle. L'automobiliste peut circuler le long des allées Marines ou bien s'engager sur cet écartement permettant de déposer des usagers au cinéma. Il s'avère que cet aménagement est utilisé également par les clients de la pharmacie, de la banque et du fast-food situés directement en proximité du cinéma. Comme pour l'entrée principale des salles municipales sur les allées Marines, ce détournement de chaussée pourrait être aménagé comme espace public permettant de soigner l'image de l'entrée.



Photo 38 : accessibilité au cinéma depuis le rond-point du pont des Halles
Cliché : Florian D., 2015

Le long du Boulevard du Docteur Junqua, la poste pause également des problèmes d'accessibilités. Si un élargissement de trottoir a été implanté au niveau de l'entrée de cet équipement (photo 39), cela entraîne une réduction de la chaussée qui peut occasionnellement créer une congestion de trafic puisque des places de stationnements se trouvent le long de cet axe. De plus, la pente de cet agencement de voirie ne permet pas l'accès à l'entrée de la poste aux PMR et engendre ainsi une rupture de déplacement piéton du côté de ce trottoir.



Photo 39 : accessibilité de la poste depuis le boulevard du Docteur Junqua
Cliché : Florian D., 2015

Ensuite, le revêtement entourant le bâtiment de la Mairie (photo 40) n'est pas nivelé, cassé à certains endroits et donne à cet espace un aspect minéralisé. De plus, le passage piéton permettant de lier la place de l'Hôtel de Ville et la Mairie, possède des bandes podotactiles et un bateau pour trottoir du côté de l'Hôtel de ville alors que ces éléments sont inexistant de l'autre côté du passage piéton. Il est donc nécessaire de retraiter cet espace afin d'assurer son accès pour tous types d'usagers tout en assurant une cohérence dans l'utilisation de matériaux que nous décrirons par la suite.



Photo 40 : revêtement du sol devant la Mairie
Cliché : Florian D., 2015

Le groupe Saint Joseph accueillait l'école des garçons tandis que l'école des filles se situait dans les locaux actuels de l'école Sainte Marie. Les bâtiments neufs ont été construits en 1984 - 1985 et, aujourd'hui, ces deux groupes scolaires accueillent 500 élèves (photo 41).



Photo 41 : groupe scolaire Ste Marie et St-Joseph
Cliché : Florian D., 2015

Au niveau du groupe scolaire, l'avenue de Verdun se scinde en deux voiries distinctes (photo 42) :

- le prolongement de l'avenue de Verdun vers la rue du Général de Gaulle, rue à sens unique avec places de stationnements en créneau (longitudinal) ce qui laisse peu de place pour la circulation des piétons et les trottoirs sont étroits
- une voie bus empruntant la rue Depoge afin d'éviter le trafic avec les bus aux heures d'entrée et de sortie des classes. De plus, le carrefour de la rue Madan et de l'avenue de Verdun laisse peu d'espace de manœuvre pour ce type de véhicule, c'est pourquoi une autre voie est utilisée pour leur circulation

Les objectifs en termes d'accessibilité à ces sites est de favoriser l'accès des piétons qui sont majoritairement les collégiens, des élèves et leurs parents en réduisant le stationnement illicite observable sur les trottoirs de la rue Depoge empiétant sur la voie bus et l'espace (très minéral) dédié au monument aux morts. La finalité n'est pas d'augmenter l'offre de stationnements mais de proposer des alternatives pour éviter ce genre de problèmes. Les solutions envisagées sont de :

- modifier le type de stationnement en vigueur sur la zone en le remplaçant par un stationnement temporaire réglementé
- modifier la typologie de la rue Depoge et/ou de l'avenue de Verdun

Ces solutions sont proposées pour favoriser l'accès et le stationnement proche du groupe scolaire. Elles devront nécessairement être en cohérence avec les autres propositions d'aménagement notamment en termes de modification de voirie puis de sens de circulation afin de ne pas créer des points de congestion de trafic.



Photo 42 : voie bus et stationnement illicite rue Depoge
Cliché : Florian D., 2015

Mise en valeur et aménagement d'espaces publics

Sites et équipements concernés :

- le marché couvert
- les salles communales et la MOP depuis les allées Marines
- l'Eglise Saint-Nicolas
- la Maison du Rey

Dans le périmètre de projet, plusieurs équipements ne sont pas assez mis en valeur et/ou ne disposent pas (assez) d'espaces publics pour permettre leur bon fonctionnement par les usagers. C'est, par exemple, le cas du marché couvert situé au Sud du centre-ville au bout des allées Marines. Les jours de marché sont le mardi, jeudi et le samedi, jour où la fréquentation du marché est la plus importante. Même si en haute saison touristique ainsi que les samedis, les commerçants disposent leurs étales sur les allées Marines et la place du Marché, l'instauration d'espaces publics directement à proximité des façades du marché couvert permettrait de réduire la pollution visuelle du site et de réduire l'aspect minéral entourant les halles couvertes (photo 43). Les entrées doivent être plus clairement indiquées et permettre l'aménagement d'espaces partagés dans lesquels des racks à vélos pourraient être installées afin de rééquilibrer l'offre de stationnement entre vélos et véhicules motorisés. D'autre part, des éléments végétalisés seront à intégrer dans ces nouveaux espaces comme des jardinières, des plantations fleuries le long des façades afin de réduire l'aspect minéral du site.



Photo 43 : voirie Place du Marché
Cliché : Florian D., 2015

Les salles communales disposent globalement d'un bon accès depuis les allées Marines. Cependant, les PMR doivent emprunter une rampe d'accès située sur le côté du bâtiment. L'accès de cette dernière se réalise par le franchissement d'un portail métallique généralement fermé rendant ainsi l'espace permettant d'accéder à la MOP peu fréquenté et peu utilisé (photo 44).

Ce lieu ne possède pas d'usage clairement défini. Est-ce un espace plutôt dédié aux stationnements ? Un espace public ? Ou uniquement pour les livraisons (ex : traiteur) des salles communales ? Il s'avère que ce lieu est peu utilisé accueillant le public sous des tentes ou en plein air lors du festival des contes ou lors d'expositions dans les salles communales.



Photo 44 : façade latérale des salles communales
Cliché : Florian D., 2015

Cet endroit possède également comme avantage : le fait de pouvoir relier les allées Marines à la rue du Général de Gaulle en passant par la MOP ce qui pourrait inciter davantage l'utilisateur à visiter ce lieu tout en adaptant la taille du passage entre cet espace et la cour de la MOP qui reste relativement étroite (photo 45).

Cet espace jouit d'un réel potentiel. Il permettrait de créer une véritable liaison entre les berges du Boudigau et la rue commerçante en ouvrant cet espace, en le traitant ainsi comme véritable espace public et en y insérant des éléments paysagers végétalisés afin de réduire l'aspect minéral du site. Il faudra également prendre en compte la mise en conformité (incendie) des salles et l'installation d'équipements (de ventilation) venant couvrir la façade latérale du bâtiment qui aura lieu en été 2015.



Photo 45 : accès de la MOP
Cliché : Florian D., 2015

D'autre part, les monuments historiques de la commune ne sont pas (assez) mis en valeur. Par exemple, la place de l'Eglise Saint-Nicolas ne dispose pas de revêtement permettant l'accueil de tous les types d'utilisateurs (ex : PMR). De plus, le seul espace public répertorié sur la place se situe sur un côté de l'Eglise (photo 46).

Cet espace se situe en face du square Mouloudji de la Mairie séparé par la rue Madeleine Castaings. La création d'un espace vert permettant de faire le lien avec le square et une voirie adaptée (bateau pour trottoir, passage piéton) diminuerait l'aspect minéral de la place et permettrait de créer une continuité verte dans le centre-ville. Afin de marquer ce prolongement et d'ouvrir cet espace, il faut modifier les conditions d'accès en détruisant par exemple le muret à colonelles bordant la

place Saint-Nicolas. Il serait également nécessaire de modifier la typologie de la rue Madeleine Castaings en la définissant comme rue piétonne. Ce changement permettra aussi d'assurer une continuité piétonne de la place de l'Hôtel de Ville vers la police municipale et le marché couvert.



Photo 46 : place Saint-Nicolas
Cliché : Florian D., 2015

L'autre bâtiment classé à l'inventaire des monuments historiques est la maison du Rey située à une centaine de mètres de l'Eglise Saint-Nicolas. Ce monument est mal indiqué depuis ce lieu. De plus, l'édifice est construit dans la rue du Prieuré qui est étroite et peu passante. L'axe routier bordant le bâtiment (la rue Jean Lartigau – photo 47) est à sens unique et possède des trottoirs limités qu'il sera cependant difficile d'agrandir à cause de l'implantation du bâti par rapport à la voirie. Aucune signalétique n'indique clairement l'endroit du bâtiment depuis la rue mis à part la plaque se situant sur la façade de l'édifice. Etant donné que la municipalité a fait le choix d'utiliser des éclairages LED pour le futur Jardin du Boudigau, ce type d'installation permettrait d'éclairer les façades de l'édifice et ainsi le rendre plus visible et de le mettre en valeur en nocturne.



Photo 47 : voirie proche de la Maison du Rey
Cliché : Florian D., 2015

Définir des cohérences architecturales et d'utilisation des matériaux

Sites et équipements concernés :

- L'Hôtel de Ville
- la Mairie
- le cinéma
- les salles communales
- la médiathèque
- le kiosque Lajus
- l'office de tourisme
- la police municipale
- l'Eglise Saint-Nicolas
- le fronton

Les équipements possèdent une diversité du point de vue de l'architecture. Or, l'un des objectifs du projet est de rechercher une cohérence architecturale. Si l'Hôtel de Ville et la Mairie possèdent un style baroque et sont visibles l'un à partir de l'autre (covisibilité), d'autres équipements plus modernes (cinéma, salles communales et médiathèque) possèdent des architectures différentes. La médiathèque concilie style basco-landais et des matériaux caractéristiques d'une architecture plus moderne (bardage bois) tandis que le cinéma (ou les salles communales) possèdent des façades moins travaillées avec l'absence de linteaux en bois ou d'une toiture de faible pans à deux pentes recouvertes de tuiles (photo 48). Un travail architectural notamment sur les façades et les toitures est à réaliser en prenant en compte ou en modifiant la réglementation du Plan Local d'Urbanisme.



Photo 48 : contraste d'architecture entre les équipements
Cliché : Florian D., 2015

De plus, on observe une diversité de revêtement des sols avec différents types d'enrobages. Cependant, on observe une certaine homogénéité de ces derniers sur les opérations récentes comme le réaménagement de la place de l'Hôtel de Ville en 2012 où le même revêtement des trottoirs (photo 49) s'étend devant l'Hôtel de Ville, le cinéma et tout au long de l'avenue du Général de Gaulle jusqu'au kiosque du pont Lajus. Le choix de matériaux sera donc à prendre en considération lors des futurs aménagements de revêtement de voirie. Il sera également important de privilégier des matériaux qui favorisent l'écoulement des eaux voir son infiltration afin d'éviter l'imperméabilisation des sols.



Photo 49 : matériaux et enrobage utilisés place de l'HdV et devant les salles communales
Cliché : Florian D., 2015

Ensuite, le revêtement entourant le bâtiment de la Mairie n'est pas le même que celui utilisé sur les espaces cités précédemment (photo 50). L'utilisation de cet enrobage matérialise une cassure entre :

- le square Mouloudji et sa pelouse
- l'enrobage du sol de l'Hôtel de Ville

Il est donc nécessaire de retraiter cet espace afin d'assurer une cohérence des matériaux.



Photo 50 : accessibilité de la Mairie depuis la place de l'HdV et revêtement du sol
Cliché : Florian D., 2015

Actuellement le kiosque du pont Lajus est utilisé comme simple sanitaires publics. Il accueillait auparavant un espace jeune mis à disposition par la communauté de communes MACS. Sa future utilisation devra se décider en concertation avec les élus de la commune mais aussi avec le conseil communautaire de MACS qui possède toujours ce bâtiment. Il se situe le long du Boudigau, le long du boulevard du docteur Junqua, non loin de l'office de tourisme après avoir traversé le pont Lajus. Cet équipement respecte le style architectural basco-landais, il serait intéressant de s'en inspirer architecturalement sur le kiosque, pour trouver une certaine cohérence. En effet, les structures en bois du kiosque ne sont pas colorées, seule la toiture en tuiles canal est représentatif de style architectural (photo 51).



Photo 51 : kiosque du pont Lajus et l'office de tourisme
Cliché : Florian D., 2015

Intégrer la proximité du Boudigau et de ses berges

Sites et équipements concernés :

- le fronton
- le local fronton
- le cinéma
- les salles communales des allées Marines
- la MOP

L'objectif de notre projet est de définir un projet de cœur de ville plus attractif tout au long de l'année. Il est important de prendre en compte l'utilisation touristique de ces équipements mais aussi l'utilisation quotidienne de la part des capbretonnais. L'élément caractéristique naturel du cœur de ville (voir de l'ensemble de la commune) est le Boudigau ainsi que ses berges et ses strates arbustive et végétale. Un des objectifs est de recentrer l'attractivité de la commune vers le cœur de ville et d'ouvrir la ville sur le Boudigau. Les équipements situés à proximité du cours d'eau devront utiliser des matériaux et s'orner d'éléments (notamment végétaux) qui soient représentatifs de l'ambiance végétale de la zone humide et de l'aspect naturel du cours d'eau.

Le fronton est un élément architectural présent dans la majeure partie des villes et villages du Pays Basque français et des régions limitrophes comme c'est le cas dans la région de Capbreton. Le fronton de Capbreton des allées Marines est un « fronton mur à gauche de 30 mètres » originaire du pays Basque espagnol. La Fédération Française de Pelote Basque (FFPB) impose des prescriptions en termes de dimensions et matériaux qu'il convient de respecter afin de pouvoir pratiquer les disciplines dédiées à cette aire de jeux (paleta gomme creuse et frontenis). Le sol de l'aire de jeux est en mauvaise état. C'est pourquoi il faudra tenir compte de ces prescriptions lors de la future rénovation du site.

D'une part, d'un point de vue paysager, le mur latéral gauche est recouvert de plantes à crampons (principalement de lierres), élément végétal dont il est primordial de s'inspirer afin de retrouver l'aspect naturel du site avec la présence du Boudigau et de ses berges. Les grillages se situant sur les autres murs ne possèdent pas ce même aspect végétal. D'autre part, le mur à gauche fera face au futur jardin du Boudigau posant ainsi des problèmes de covisibilité entre les rives du cours d'eau. L'une des pistes d'aménagement pourrait être de diminuer la hauteur de ce mur, voire de le supprimer. Dans tous les cas, il convient de trouver une cohérence de matériaux qui respecte à la fois les prescriptions de la FFPB mais qui intègre aussi cet édifice dans un cadre paysager naturel (photo 52).

Comme pour le futur jardin du Boudigau, il conviendrait, après rénovation du site, d'agrémenter les murs de spots (composés de LED) afin de mettre en valeur l'ensemble du site en période nocturne.



Photo 52 : différents points de vue du fronton

Cliché : Florian D., 2015

d) Tableau récapitulatif des dysfonctionnements

	Signalétique	Espace public	Mise en valeur	Accessibilité
Hôtel de Ville	✓		✓	✓
Mairie	✓	✓	✓	✗
Police municipale	✓			✓
Office de Tourisme	✓	✓	✓	✓
Local Fronton (syndicat des piballes)			✗	
Marché couvert	✗	✗	~	~
Kiosque pont Lajus		~	✗	~
Médiathèque	✗	✓	✓	✓
Salles municipales Chabat et Boitel	~	~	~	~
Maison de l'Oralité et du Patrimoine	✓	✓	✓	✓
Cinéma Le Rio	✓	~	~	~
Eglise Saint Nicolas	✓	~	~	✗
Poste	✓			~
Groupe scolaire	✓			✗
Fronton	~	✗	✗	✗
Marison du Rey	✗	✗	✗	~



Dysfonctionnement



A améliorer



Bon fonctionnement

Tableau 8 : récapitulatif du fonctionnement des équipements du périmètre de projet

C. Liaisons entre pôles d'attractivité

Il convient également d'étudier les liens qu'il y a entre ces pôles d'attractivité. Si les liaisons sont faibles ou inexistantes, la réalisation de nouveaux aménagements ou la modification de certains de ces lieux permettraient de renforcer leurs connexions, et, ainsi, créer une synergie entre ces pôles. Comme nous l'avons dit précédemment, les lieux générant des déplacements ne sont pas éloignés les uns par rapport aux autres et, pourtant, les liaisons entre ces derniers ne sont pas optimales. Nous entendons ici par liaison le moyen de passer d'un pôle à un autre (si l'accès est rendu facile, agréable) notamment en vélo et à pied ainsi que le degré de visibilité de l'un par rapport à l'autre.

Cependant, certaines connexions n'ont pas lieu d'être étudiées comme celle reliant le marché couvert et le centre commercial ou encore celle entre la poste et l'école. En effet, les gens qui souhaitent visiter le centre-ville, les monuments remarquables ou les bords du Boudigau ne vont pas être intéressés par des équipements tels que la police municipale, le groupe scolaire, le centre commercial, etc.

Nous allons principalement nous concentrer sur l'aspect esthétique de la ville et sur les pôles d'attractivités touristiques dans un premier temps puis sur les liaisons entre équipements attractifs quotidiens dans un second temps.

La rive droite du canal est appelée les « bords du Boudigau » qui a été décrite précédemment (cf partie IV).

	Jardin du Boudigau	Hôtel de ville	Mairie	Marché couvert	MOP	Eglise	Maison du Rey	Rue du Général de Gaulle	Bords du Boudigau	Office de tourisme
Jardin du Boudigau		✓	✓	✗	✗	~	✗	✗	✓	✓
Hôtel de ville			✓	~	✓	✓	~	✓	~	✗
Mairie				~	✓	✓	~	~	~	✗
Marché couvert					✗	~	✗	✗	✗	✗
MOP						~	~	✓	✗	✗
Eglise							~	~	✗	✗
Maison du Rey								~	~	✗
Rue du Général de Gaulle									✗	~
Bords du Boudigau										~
Office de tourisme										

Tableau 9 : visibilité et accessibilité entre les équipements touristiques

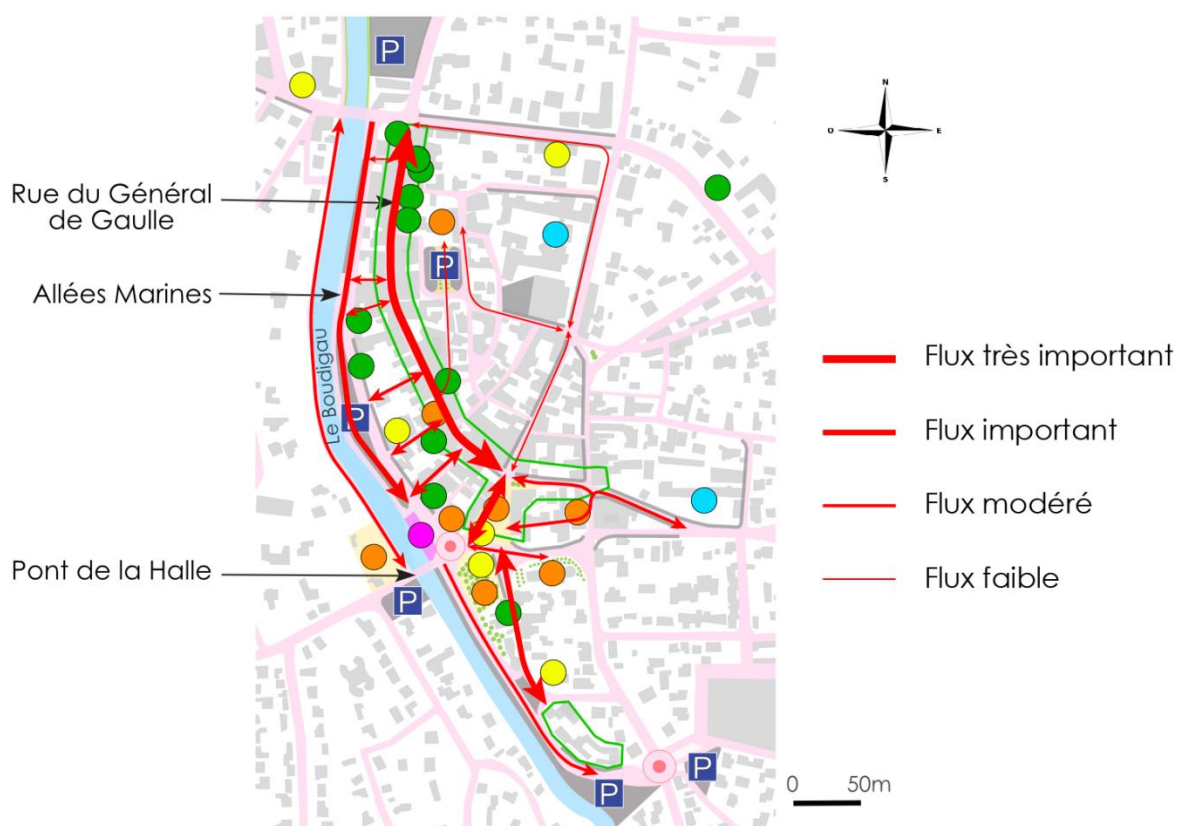
Nous remarquons une faible connexion entre les différents sites touristiques du cœur de ville. Seuls la Mairie, l'Hôtel de Ville et sa place sont véritablement accessibles et visibles les uns des autres. Il y a donc un travail de connexion entre les équipements et les sites générateurs de flux de personnes à effectuer dans le centre de ville. Les futurs aménagements réalisés pour un pôle dit touristique (dont les orientations ont été décrites précédemment) devront également assurer l'accessibilité vers les autres pôles pour les touristes, assurant ainsi une continuité dans laquelle le visiteur puisse circuler et se repérer facilement.

	Police municipale	Hôtel de ville	Mairie	Salles municipales	Poste	Eglise	Médiathèque	Ecole
Police municipale		~	~					
Hôtel de ville			✓	✓	~	✓	✗	✗
Mairie				✓	~	✓	✗	✗
Salles municipales						~	✗	✗
Poste								
Eglise							✗	
Médiathèque								✗
Ecole								

Tableau 10 : visibilité et accessibilité entre les équipements quotidiens

En étudiant les connexions entre les équipements dits quotidiens (qui n'ont pas de vocation touristique), on retrouve le même constat. Il apparaît que la médiathèque ainsi que le groupe scolaire soient isolés, en retraits et présentent des problèmes d'accessibilité depuis les autres pôles ce qui confirme les éléments de diagnostic ciblés sur ces équipements.

A partir des observations de terrain et des chiffres de fréquentation de certains pôles (office de tourisme, cinéma, MOP, etc..), nous avons pu représenter les chemins les plus utilisés par les piétons pour se rendre dans les différents pôles d'attractivité en centre-ville sur la carte ci-dessous.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony
Source : Géoportail, mairie Capbreton

Carte 15 : flux piétons constatés
Source : géoportail et Mairie Capbreton

Cette représentation permet d'identifier et de visualiser les principaux itinéraires à prendre en compte en fonction de l'importance donnée aux fonctions desservies.

La création du jardin du Boudigau, entrainera la création de nouveaux flux, notamment en période estivale, depuis les « bords du Boudigau » et le centre-ville en traversant le pont de la Halle.

Enfin, il est intéressant de remarquer que les piétons (et cyclistes) empruntent principalement la rue Madeleine Castings pour se rendre au marché couvert en venant de la place de l'Hôtel de Ville même si cette rue n'est pas correctement aménagée pour les piétons. En effet, la circulation piétonne sur les allées Marines reliant l'Hôtel de Ville au marché couvert est difficilement réalisable notamment à cause de la circulation automobile ainsi que le stationnement des véhicules mais aussi par l'absence de trottoirs le long du Boudigau. Ce point sera développé dans la partie suivante.



Photo 53 : vue depuis la place de l'Hôtel de Ville sur la rue Madeleine Castings
Cliché : Louis C., 2015

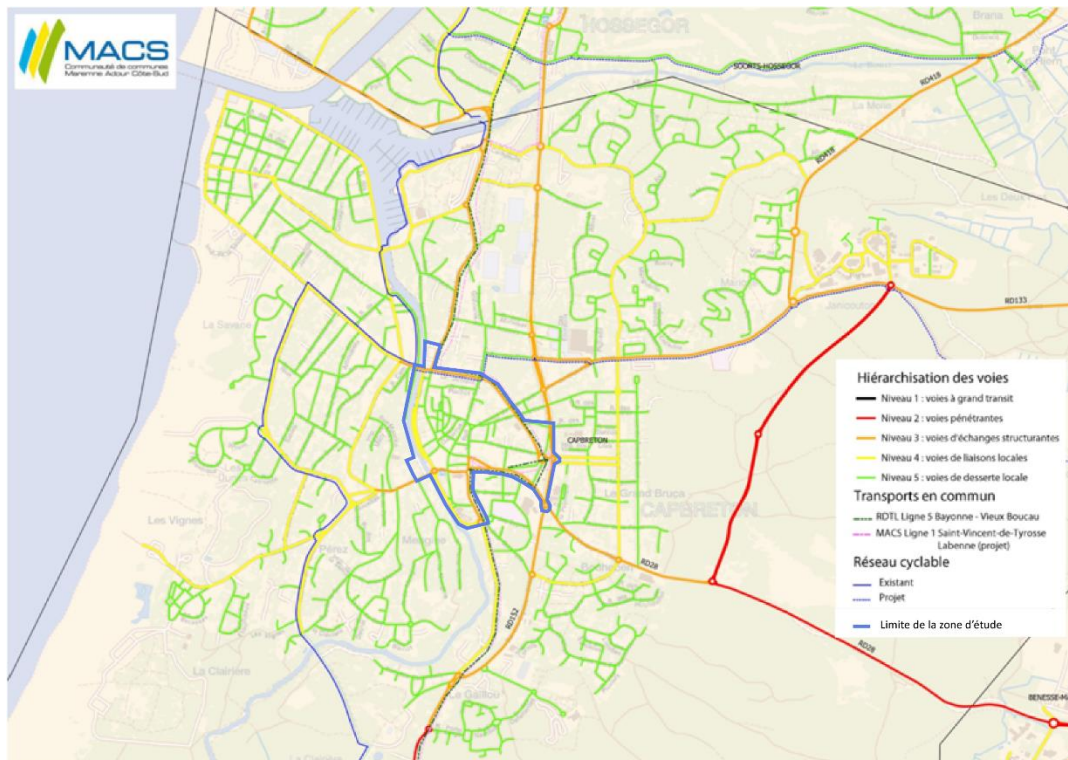
Dans cette partie, nous nous sommes penchés sur les pôles d'attractivité ainsi que leurs connexions. En réalisant le diagnostic de chacun de ces pôles à partir des différents indicateurs utilisés mais aussi en étudiant leurs localisations géographiques, il apparaît que certains équipements devront subir une requalification plus importante que d'autres. Cependant, en améliorant les états actuels de chacun de ces pôles, il est possible de mettre en place des liaisons utilisant différents modes de déplacements mais aussi une signalétique et des repères pour les usagers permettant de les connecter entre eux et ainsi améliorer leur fonctionnalité ce qui permettra de veiller à l'attractivité du centre-ville.

En effet, si les habitants pourront facilement accéder aux équipements communaux et les touristes se déplacer aisément grâce à des repères au sein du cœur de ville avec des pôles d'attractivité assurant leur fonction (service, tourisme, etc..), alors tous les usagers pourront aisément évoluer dans le centre de Capbreton.

VI. La circulation en centre-ville

L'analyse de l'état actuel de la circulation dans la commune de Capbreton est basée sur des observations de terrain effectuées en avril 2015. Cette période ne fait pas partie de la période estivale quand la commune connaît un afflux touristique important. Afin de compléter ces observations et ainsi obtenir des informations sur la circulation pendant la haute saison, la recherche d'informations complémentaires dans d'autres études a été nécessaire. L'étude du plan de circulation et de stationnement sur la commune de Capbreton, réalisé conjointement par la commune de Capbreton et la communauté de commune MACS (Marenne Adour Côte-Sud) pendant les saisons estivales 2013 et 2014 a permis compléter le diagnostic.

Cette analyse permet donc de mettre en évidence les dysfonctionnements liés à la circulation dans le périmètre du centre-ville de Capbreton. Suite à celle-ci, le but de la commune de Capbreton est « d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation dans la ville ».



Carte 16 : hiérarchisation des voies sur la commune de Capbreton
Source : MACS

A. Les véhicules

Hors saison touristique, la circulation pour accéder à la ville ainsi que le flux de véhicules à l'intérieur de la ville est fluide et sans réelle difficulté apparente.

Pendant la saison touristique, la ville est soumise à une augmentation du flux de véhicules, vélos ou encore de bus. Cet afflux massif de véhicules et de personnes entraîne des congestions dans certains points sensibles de la ville. En effet, le réseau routier de la ville de Capbreton semble correctement dimensionné pour la population communale présente tout au long de l'année, environ 9 000 habitants. Cependant, lors de la saison touristique les réseaux sont sous dimensionnés pour permettre une circulation fluide dans l'ensemble de la ville.

Le boulevard des Cigales

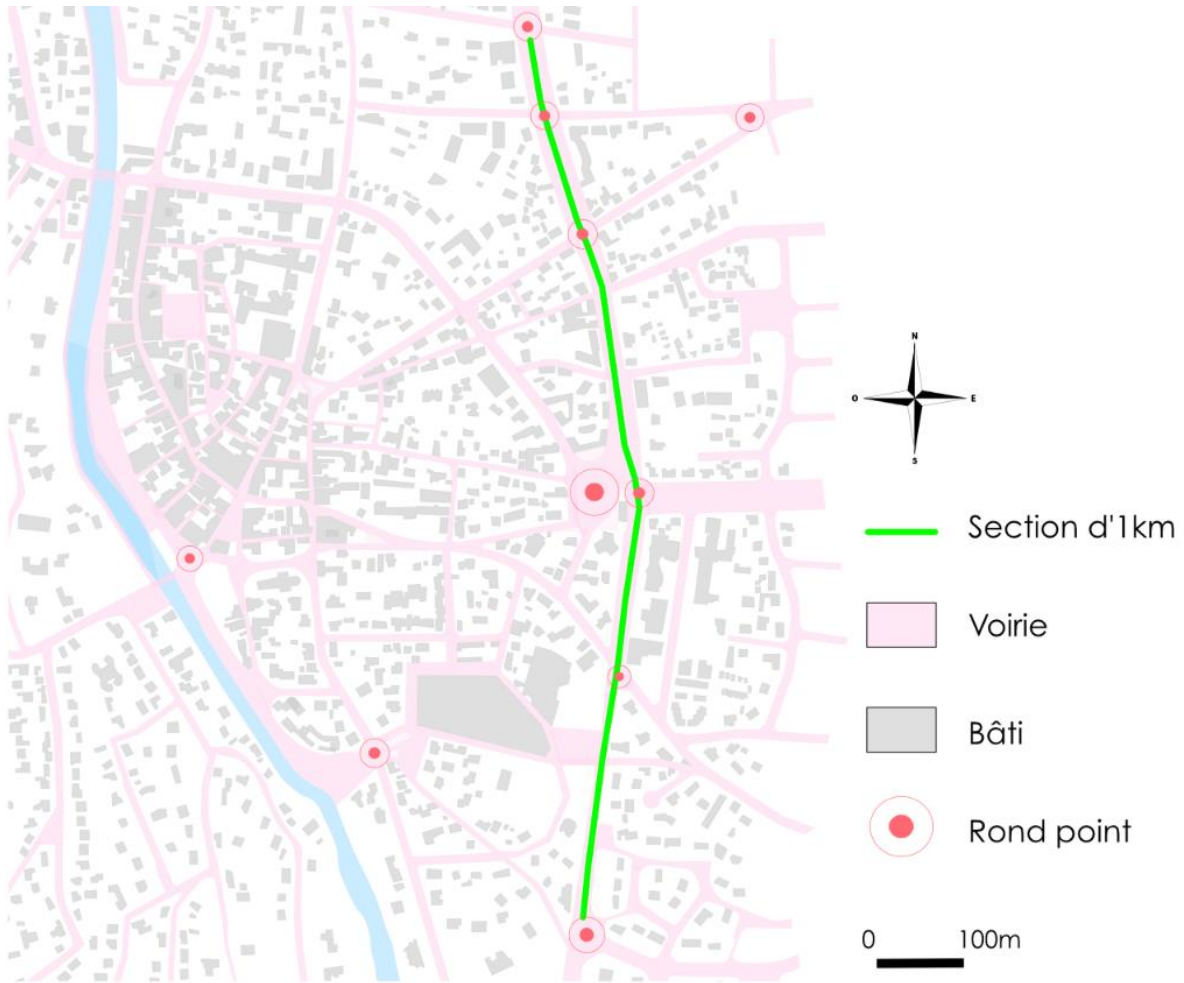
Le boulevard des Cigales, à l'Est du centre-ville, est notamment sujet à des congestions. Ce boulevard est l'un des axes les plus importants de la ville. Il sert de voie de desserte pour les véhicules provenant de l'autoroute A63 et la RN10. L'ensemble des véhicules en provenance de voies pénétrantes sont rabattus vers ce boulevard. Celui-ci permet à la fois une distribution des véhicules vers les différents quartiers de la ville et, notamment, vers le centre-ville. Mais cet axe est également utilisé comme une voie de transit par les véhicules allant vers Hossegor, Seignosse ou Angresse soit environ 20% du trafic journalier pendant la saison estivale. Pendant juillet et août, le boulevard peut être soumis à un flux journalier de plus de 8 000 véhicules et une centaine de poids lourds. D'un point de vue fonctionnel, le boulevard est composé d'un double sens de circulation séparé par un terre-plein central. Cet aménagement de la voirie semble être adapté à sa fonction de voie structurante pour la ville. Cette topologie de la voirie permet une meilleure fluidité du trafic grâce à la séparation des deux voies de circulation et limite la vitesse des véhicules grâce à l'unicité des voies par sens de circulation.

Le principal élément générant des congestions le long de cet axe sont les huit ronds-points entrecoupant l'avenue. Ces giratoires coupent le flux de circulations et génèrent des congestions. N'ayant pour la plupart qu'une seule voie d'insertion et du fait de leur petite taille, le franchissement des giratoires est difficile et ne permet pas un écoulement rapide du flux de véhicules entraînant donc une saturation rapide du trafic.



Photo 54 : boulevard des Cigales et rond-point du Maréchal Foch
Cliché : Romane T., 2015

Sur une distance d'un kilomètre (longeant le cœur de ville par l'Est), le boulevard des Cigales est entrecoupé de six ronds-points consécutifs. La section suivante est délimitée au Sud par le rond-point faisant l'intersection entre l'avenue de Bouheben, la rue Balanqué et le boulevard des Cigales et, au Nord, par le rond-point faisant l'intersection entre le boulevard des Cigales et l'avenue des Acacias.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 17 : juxtaposition des ronds-points le long du boulevard des Cigales

Source : géoportail et Mairie Capbreton

Cette section nous permet de mettre en évidence les giratoires permettant d'accéder au centre-ville depuis l'avenue des Cigales. Nous pouvons donc remarquer que l'accès au cœur de ville depuis l'Est de la ville est facilité par une multitude de parcours différents.

Le rond-point des Briconautes, second giratoire au Sud de cette section, est le principal point d'entrée et de sortie de la ville. Ce giratoire, permettant de rejoindre l'échangeur d'autoroute A63, est soumis à un trafic journalier de plus de 30 000 véhicules. Or, son dimensionnement n'est pas suffisant pour permettre l'écoulement de ce flux. Les deux ronds-points de la Gare, situés 250 mètres plus haut, présentent un second « point dur » pour la circulation motorisée. En effet, au niveau de l'ancienne gare, la proximité entre les deux giratoires entraîne une rapide saturation de cette entrée de centre-ville lorsque le flux de véhicules est important.

Ces deux giratoires (ronds-points de la Gare et rond-point des Briconautes) permettent de relier directement un premier pôle générateur de déplacement : le groupe scolaire Saint-Joseph et Sainte-Marie. Cet établissement, regroupant 500 élèves de la maternelle à la 3^{ème}, est un espace marqué par d'importants flux motorisés et piétons pendant la semaine aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Les ronds-points de la Gare ainsi que les trois autres ronds-points au Nord de l'avenue des Cigales permettent principalement de rejoindre un autre axe important pour la circulation en centre-ville : le boulevard du Docteur Junqua.

Le boulevard du Docteur Junqua

Le boulevard du Docteur Junqua est l'axe bordant le Nord-Est du cœur de ville permettant de relier les ronds-points de la Gare au pont Lajus. Au Nord du boulevard, nous pouvons relever la présence de l'entrée principale de la rue du Général de Gaulle (i.e. la rue commerçante). Le boulevard entre également en intersection avec trois autres voies permettant de relier le cœur de ville et notamment de rejoindre le lycée hôtelier ou la médiathèque. Le bureau de poste de Capbreton, important pôle générateur de déplacements, est localisé le long de ce boulevard.

A l'exception de ces extrémités (pont Lajus et ronds-points de la Gare), la circulation est fluide le long du boulevard. En effet, cet axe est prioritaire sur l'ensemble des quatre rues entrecoupant le boulevard. Les congestions le long de cet axe sont liées aux saturations du trafic au niveau des deux intersections aux extrémités du boulevard.



Photo 55 : boulevard du Docteur Junqua
Cliché : Romane T., 2015

Le pont Lajus et le pont de la Halle

Pendant la période estivale, le franchissement des deux ponts traversant le Boudigau, le pont Lajus et le pont de la Halle, est générateur de congestion. Ces deux ponts sont localisés à proximité du centre-ville et permettent de faire la connexion entre le cœur de ville de Capbreton et ces pôles d'attractivités (rue commerçante, Mairie, marché, fronton, etc..) et la partie Ouest de la ville notamment les ports et les plages. Ces ponts sont de véritables « points durs » pour la circulation de la ville. Ils sont localisés aux croisements entre plusieurs axes structurants de la ville qui génèrent des flux de véhicules importants. Pendant la saison touristique, le flux journalier de véhicule s'élève en moyenne à 4 000 véhicules. Or, le dimensionnement de ces ouvrages n'est pas adapté à un tel flux de véhicules et donc créer des congestions liées à la convergence de nombreux véhicules vers ces points.

Le pont Lajus génère le plus de congestions du fait de la largeur du pont mais également, son mode de franchissement complexe composé par quatre feux tricolores. Ce pont permet d'accéder à l'office du tourisme, cet équipement est un élément essentiel pour l'activité touristique de la commune. Il est un pôle attractif non négligeable dans le centre-ville, accueillant en période estivale plus de 1800 visiteurs par jour. Cet équipement est localisé le long d'un axe de circulation permettant de faire le lien entre le port, les plages et le cœur de ville il est donc très emprunté, favorisant ainsi la visibilité et l'attractivité de l'office du tourisme.

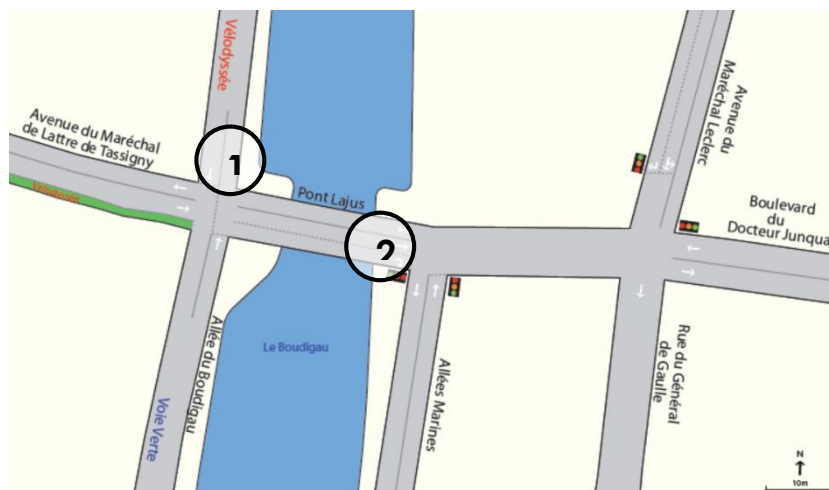


Schéma 1 : schématisation de la voirie du pont Lajus
Cliché : Romane T., 2015

Le pont de la Halle permet quant à lui de rejoindre les plages situées dans la partie Sud de la commune. Il sera également le chemin principal permettant de se rendre au futur jardin du Boudigau. Le futur jardin, conçu afin de favoriser la convivialité dans la ville, sera l'unique réel espace vert de la commune. Une fois achevé, l'attractivité du jardin devrait donc être importante. Le pont de la Halle sera donc un point clé permettant l'accès à celui-ci.

Son franchissement est moins complexe et se fait par le biais d'un rond-point. Cependant, ce giratoire est constitué d'une seule voie d'insertion ce qui rend l'intégration des véhicules sur celui-ci moins facile. De plus, lorsqu'un élément vient perturber la circulation (tel qu'un accrochage entre deux voitures) le long des allées Marines ou de la rue Saint-Nicolas, l'unique voie de circulation sur le giratoire entraîne une saturation complète et rapide de l'ensemble de la circulation dans cet espace.

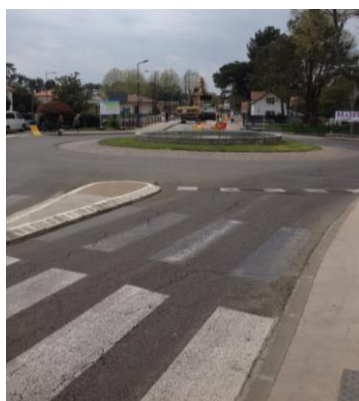


Photo 56 : rond-point à la sortie du pont de la Halle
Cliché : Romane T., 2015

La forte fréquentation des vélos et des piétons pendant la saison estivale augmente considérablement les congestions. En effet, permettant d'accéder aux plages, aux ports ainsi qu'aux voies vertes, la Vélodyssée, et aux pistes cyclables, un nombre important de cyclistes empruntent ces deux ouvrages. Cependant, par manque d'aménagements cyclables sûrs, les cyclistes se trouvent mêlés aux véhicules sur la chaussée. Cela génère des problèmes pour la sécurité des cyclistes mais également perturbe la circulation motorisée.

Les allées Marines

Les allées Marines permettent de longer l'Ouest du cœur de ville. Leur rôle dans la circulation du centre-ville est essentiel. En effet, elles permettent de faire la jonction entre les trois entrées Sud et Ouest du cœur de ville : pont Lajus, pont des Halle et rond-point du souvenir Français. Cet axe, structurant de la circulation du centre-ville, permet également de relier le boulevard du Docteur Junqua et l'ensemble des pôles attractifs du cœur de ville tels que le cinéma le Rio, le marché couvert, la rue commerçante, l'Eglise, le commissariat, etc..

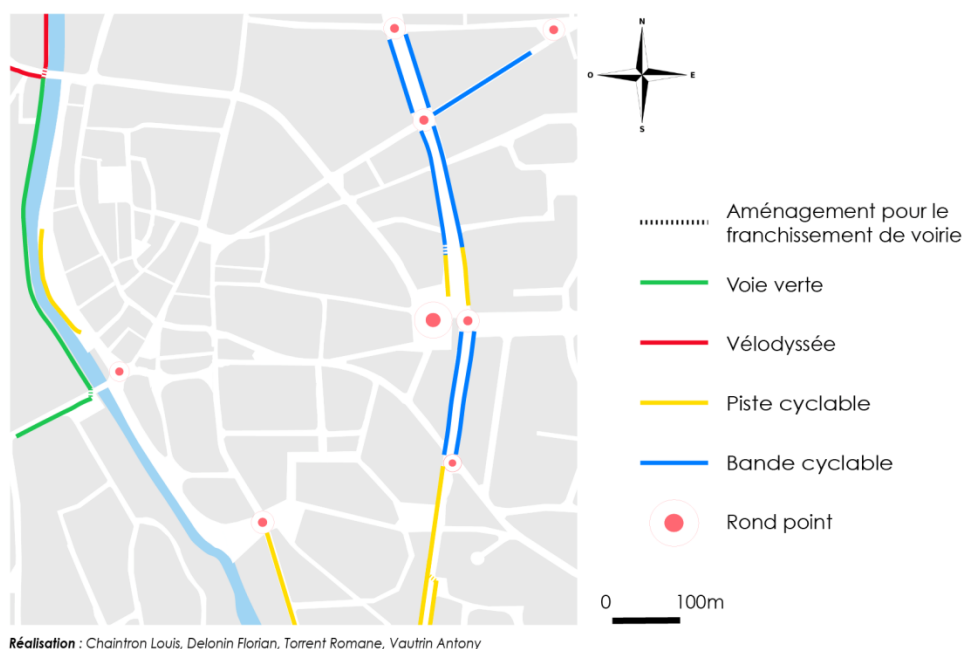
Cet axe est également sujet aux congestions. En effet, étant à la jonction entre les deux ponts du Boudigau et, par répercussions des congestions, le trafic est également perturbé le long de celui-ci. Cet effet est accentué par le stationnement implanté le long des allées qui entraîne des perturbations dans la circulation lorsque certains véhicules sont mal stationnés, lorsqu'un véhicule cherche une place et donc ralentit le trafic ou bien encore lorsqu'un véhicule se gare.



Photo 57 : allées Marines
Cliché : Romane T., 2015

B. Les déplacements doux : les voies cyclables

Pendant la période touristique, le nombre de déplacements en vélo augmente considérablement avoisinant les 3 000 déplacements cyclistes journaliers. La commune possède trois types d'aménagements cyclables : les voies vertes, les pistes cyclables et les bandes cyclables.



Carte 18 : réseau cyclable du centre-ville
Source : géoportail et Mairie Capbreton

Les voies vertes

Ces aménagements sont des pistes mixtes (vélos et piétons) en site propre. Ces axes permettent une meilleure sécurité pour les cyclistes car elles sont séparées de la chaussée. Cependant, ces voies sont des espaces mixtes piétons et cyclistes entraînant des conflits d'usages lorsque les flux de déplacements sont importants pendant la saison estivale. La signalisation des voies vertes de la commune est claire et visible grâce à des marquages de couleur vert et bleu sur le sol. Nous pouvons cependant relever un manque de signalisation informative spécifique aux cyclistes. En effet, ces voies sont dépourvues de panneaux permettant d'indiquer les lieux d'intérêt dans la commune (comme le centre-ville, l'office du tourisme, le marché, etc.). Les vélos doivent donc suivre la signalisation motorisée.

Le long des voies vertes, les intersections avec les voies motorisées sont aménagées. Ces aménagements permettent de sécuriser la traversée des vélos en avertissant les véhicules et les cyclistes qui possède la priorité lors de chaque l'intersection. Enfin, un itinéraire de la Vélodyssée est inclus dans les voies vertes de la commune. La Vélodyssée est un parcours cyclable balisé permettant de relier Soorts-Hossegor à Bayonne.



Photo 58 : voies vertes, avenue du Maréchal Tassigny et allées du Boudigau
Cliché : Romane T., 2015

Les pistes cyclables

Ce type d'aménagement permet de réserver une voie uniquement pour les déplacements cyclables. La séparation avec la chaussée permet ainsi d'augmenter la sécurité pour les cyclistes et réduit les perturbations du trafic motorisé. La signalétique pour ces voies est quasi inexistante excepté le marquage blanc en forme de vélo au sol. De plus, le franchissement des ronds-points ou des intersections avec les voies motorisées ne sont pas aménagés. Les pistes cyclables s'arrêtent pour le franchissement de chaque rond-point et sont récupérables une fois le rond-point franchi. Les cyclistes sont donc mélangés aux voitures à chaque intersection diminuant la sécurité des cyclistes, ajoutant des difficultés pour le franchissement des giratoires et entraînant une augmentation des congestions. Les pistes cyclables sont généralement de faibles largeurs et, étant majoritairement disposées d'un seul côté de la voirie, celles-ci doivent accueillir les deux sens de circulations ce qui peut générer des difficultés pour les croisements entre cyclistes.



Photo 59 : pistes cyclables : boulevard des Cigales et allées Marines
Cliché : Romane T., 2015

Les bandes cyclables

Ces aménagements sont principalement localisés le long du boulevard des Cigales. Ils sont peu sécuritaires pour les cyclistes qui n'ont aucune séparation avec les véhicules. De plus, comme pour les pistes cyclables, les bandes cyclables s'arrêtent avant d'arriver aux ronds-points. Obligeant les vélos à se mélanger avec les véhicules pour franchir les giratoires. Cela représente un important problème pour la sécurité des cyclistes.



Photo 60 : bande cyclables le long du boulevard des Cigales
Cliché : Romane T., 2015

De plus, de nombreux espaces du cœur de ville ne sont équipés d'aucun type d'aménagement cyclable. Comme nous pouvons le remarquer, le réseau cyclable de la ville est principalement aménagé par des voies cyclables permettant de longer le cœur de ville du Nord au Sud, sur sa partie Est et sa partie Ouest. Il n'y a cependant aucun aménagement permettant de traverser la commune d'Est en Ouest. Le boulevard du Docteur Junqua ne présente aucun aménagement permettant de relier le boulevard des Cigales au pont Lajus. Or, ce boulevard est une voie de circulation importante permettant d'accéder à l'office du tourisme ainsi qu'aux ports et aux plages.

Les deux ponts traversant le Boudigau (pont Lajus et pont de la Halle) ne présentent également aucun aménagement cyclable. Les cyclistes doivent soit rouler sur la chaussée avec les voitures soit rouler sur le trottoir déjà étroit gênant ainsi les piétons. Comme dit précédemment, ces deux ponts sont des nœuds importants d'un point de vue de la circulation motorisée. L'ajout de déplacements cyclables non organisés est une cause supplémentaire aux congestions.

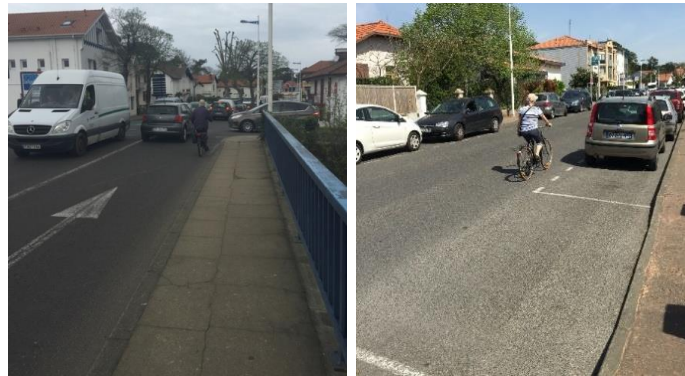


Photo 61 : pont Lajus et boulevard du docteur Junqua
Cliché : Romane T., 2015

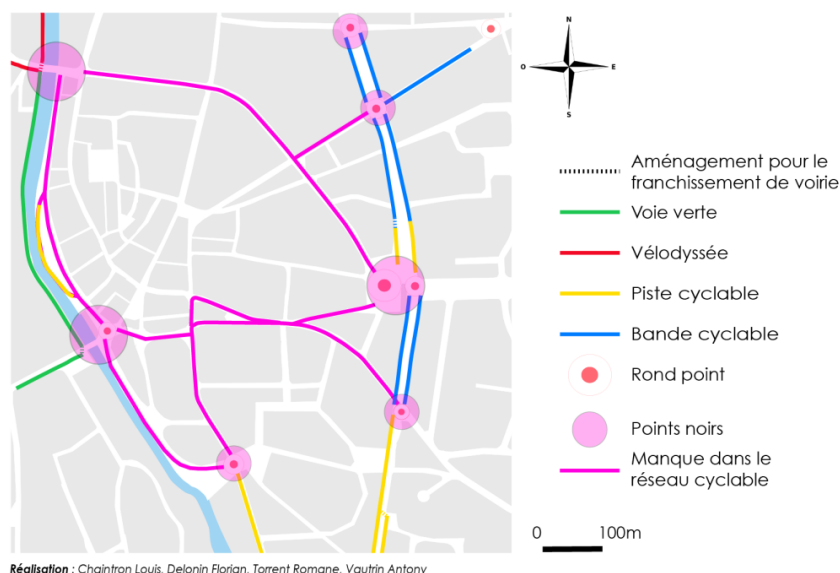
Le long des allées Marines, bien qu'une piste cyclable soit aménagée le long du Boudigau, il n'y a pas d'aménagements de l'autre côté de la chaussée. Les vélos remontant les allées Marines en direction du pont Lajus ne font généralement pas l'effort de traverser l'avenue et de circuler sur la piste aménagée le long du Boudigau et circulent sur la chaussée avec les voitures.

Enfin, au Sud du centre-ville, un manque évident d'aménagements cyclables peut être également observé. Aucun réseau cyclable ne permet de relier le boulevard des Cigales aux allées Marines. Les rues permettant de rejoindre le groupe scolaire Saint-Joseph et Sainte-Marie ne sont également pas aménagées de voies cyclables ce qui rendraient plus sécuritaire son accès.



Photo 62 : Allées Marines et avenue de Verdun
Cliché : Romane T., 2015

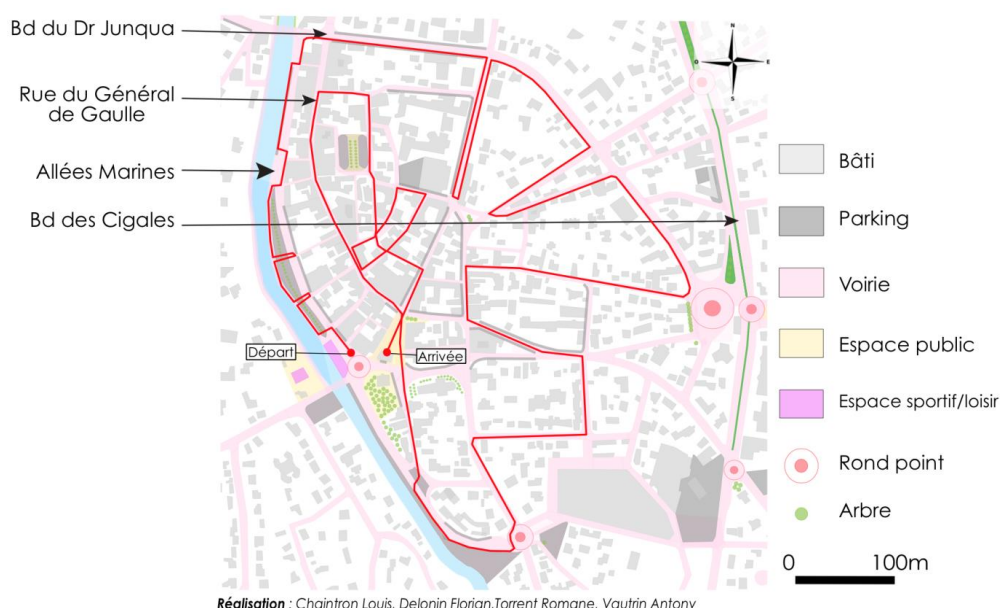
Par conséquent, comme nous pouvons le remarquer, le réseau cyclable du cœur de ville n'est pas assez développé. Nous pouvons relever des manques d'aménagements au Nord et au Sud du centre-ville. De plus, la densification du réseau cyclable sur la commune permettrait d'améliorer la sécurité des cyclistes mais également de fluidifier la circulation motorisée en provoquant moins de gênes pour la circulation motorisée. Enfin, un meilleur maillage du réseau cyclable permettrait d'inciter l'utilisation du vélo afin de se rendre au cœur de ville.



Carte 19 : plan du réseau cyclable
Source : géoportail et Mairie Capbreton

C. Les déplacements doux : piéton

Le périmètre étudié pour la circulation des piétons est assez large comme le montre la carte ci-dessous. Cependant la plupart des dysfonctionnements rencontrés se situent proches de la rue commerçante. C'est dans ce secteur que se trouve le plus de flux piétons.



Carte 20 : trajet effectué par Louis C. pour relever les dysfonctionnements suivants
Source : géoportail et Mairie Capbreton

Premièrement, nous avons relevé un problème au niveau de la signalisation au sol pour les piétons. En effet, pour la plupart des intersections, il n'y pas de passages piétons. Ceci est problématique d'autant plus que ce phénomène est récurrent sur les rues perpendiculaires aux allées Marines reliant cette dernière à la rue commerçante (rue Général de Gaulle).



Photo 63 : rues n°1, 2 et 3
Cliché : Louis C., 2015



Photo 64 : rues n°4, 5 et 6
Cliché : Louis C., 2015

Comme les photos le soulignent, il n'y a qu'un seul passage piéton (rue n°1 – rue Dangou) permettant de relier directement les bords du Boudigau à la rue commerçante alors que cinq rues relient ces deux axes (rues n°2, 3, 4, 5 et 6). Cela ne met donc pas en valeur la rue commerçante alors qu'elle ne se trouve qu'à une cinquantaine de mètres des berges du Boudigau. De plus, la présence d'un parking de plus d'une centaine de places le long du canal permet d'accéder également à la rue du Général de Gaulle mais le même problème se pose : peu de passages piétons permettent de traverser les allées Marines pour se rendre dans la rue commerçante. Seulement deux passages piétons traversent entièrement les allées Marines comme le montrent les photos ci-dessous : ces-derniers débouchent directement sur les salles municipales, plus précisément sur un parterre de fleurs, pour le premier et sur un garage privé pour le second. La pertinence de leurs emplacements peut susciter un débat.

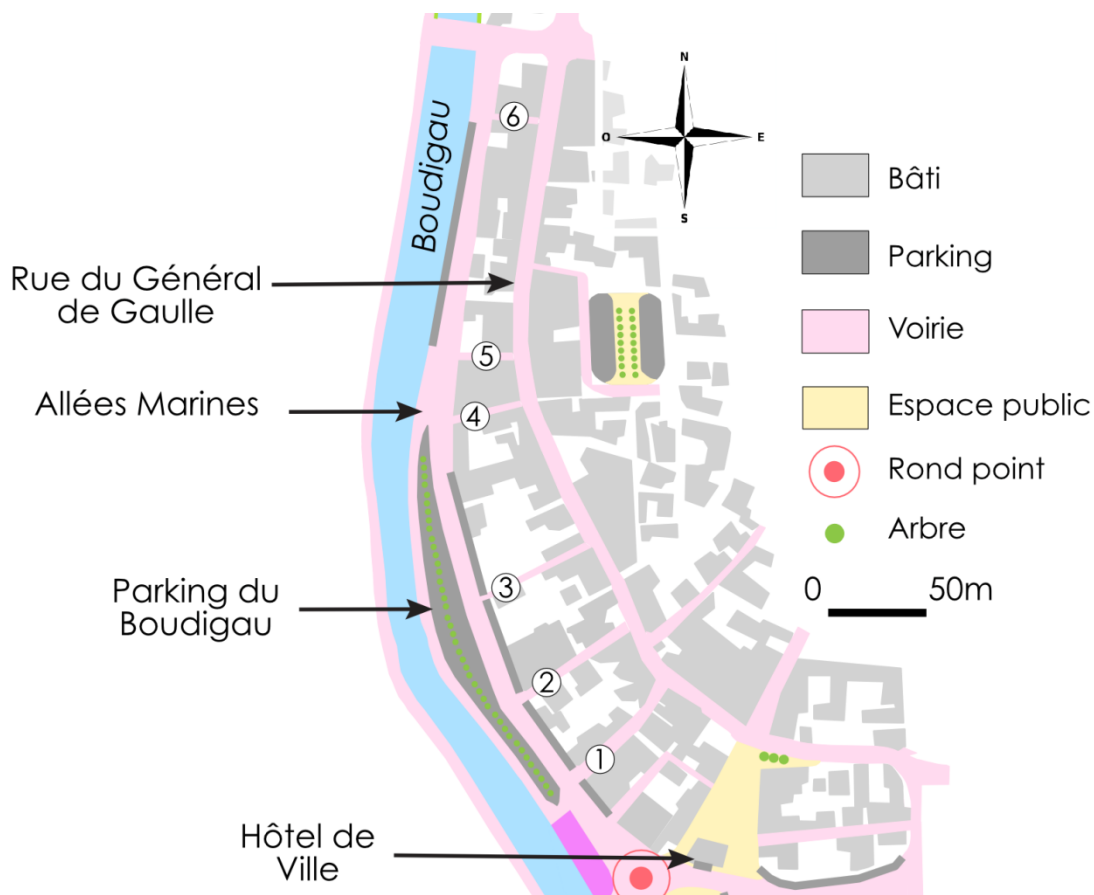


Photo 65 : passages piétons reliant les bords du Boudigau à l'autre côté de la rue
Cliché : Louis C., 2015

Au niveau du parking, entre les deux voies des allées Marines, les automobilistes se garant sur celui-ci ne peuvent pas circuler une fois sortis de leurs voitures. En effet, il n'y a pas d'espace pour circuler entre les deux rangées de voitures, ni d'espace pour circuler derrière les voitures.



Photo 66 : pas d'espace pour les piétons au niveau des parkings
Cliché : Louis C., 2015



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Photo 67 : localisation des rues

Source : géoportail et Mairie Capbreton

Mais ce phénomène n'est pas spécifique aux allées Marines et se généralise à la plupart des intersections du centre-ville. En effet, plusieurs d'entre-elles n'ont pas de passages cloutés comme les photos (présent au carrefour entre les rue Jean-Baptiste Gabarra et la rue des Ecoles pour la première et pour la seconde à la place des 6 Cantons) ci-dessous le montrent.



Photo 68 : absence de passage piéton

Cliché : Louis C., 2015

Un second point que nous avons développé concerne les trottoirs. Ceux-ci sont souvent trop étroits pour le croisement de deux personnes (et même parfois pour la circulation d'une seule personne) ou sont parfois inexistent. Les piétons doivent donc partager la chaussée avec les véhicules circulants à leurs côtés.



Photo 69 : absence de trottoir à différents emplacements dans le centre-ville
Cliché : Louis C., 2015

Les photos ci-dessus, présentent respectivement sur le parking du marché couvert, sur les bords du Boudigau ainsi que la rue Galamp, montrent l'absence de trottoirs dans des lieux où les gens se déplacent principalement à pied. Ce phénomène se retrouve également dans les rues parallèles à la rue commerçante comme le montre la carte suivante.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony
Carte 21 : absence de trottoir à l'Est du centre-ville
Source : géoportail et Mairie Capbreton, photos : Louis C., 2015

Ces photos ont été prises dans les rues débouchant sur la place des Platanes mais les mêmes problèmes que précédemment sont relevés pour les rues perpendiculaires à la rue du Général de Gaulle.



Photo 70 : trottoirs étroits
Cliché : Louis C., 2015

Les photos ci-dessus illustrent, quant à elles, l'étroitesse des trottoirs sur lesquels les piétons circulent. Ces photos ont été prises dans les rues alentour à la place de l'Hôtel de Ville (rue Madeleine Castaings pour les deux premières, rue Jean-Baptiste Gabarra pour la troisième et les allées Marines pour la dernière). Les gens se retrouvent alors inconsciemment au milieu de la voirie comme le montre la première photo.

Plus on s'éloigne de la place de l'Hôtel de Ville et plus les trottoirs s'élargissent. En revanche, même en s'éloignant de cette place, les trottoirs ne sont pas plus fréquents.

La largeur des trottoirs peut également être réduite à cause des mauvais stationnements de la part des automobilistes.



Photo 71 : voitures stationnant sur le trottoir
Cliché : Louis C., 2015

Dans notre cas, la sécurité des piétons doit être améliorée d'une part le long du Boudigau et d'autre part par rapport aux autres moyens de déplacements (vélo, voitures). Nous allons prendre comme exemple l'espace piéton le long du Boudigau.



Photo 72 : absence de sécurité le long du Boudigau (côté allées Marines)
Cliché : Louis C., 2015

Aucun système de sécurité n'est installé le long du Boudigau. Les piétons peuvent donc trébucher et y tomber, surtout les enfants en bas âges ou courants le long du canal.

De plus, les cyclistes empruntent également cet espace à l'origine réservé aux piétons même si aucune signalisation ne l'indique : c'est donc un espace partagé.

Un autre élément à mettre en avant concernant l'espace piéton le long du Boudigau est la séparation entre les voitures et les piétons. Ici, elle est simplement matérialisée par la mise en place de petits terre-pleins blancs qui, de plus, ne sont pas installés tout le long de la voirie comme nous pouvons le voir sur les photos ci-dessus. Les piétons sont donc, en l'absence de ces terre-pleins, en contact direct avec les voitures. L'espace piéton n'est pas non plus surélevé (absence de trottoirs).

Enfin, toujours le long du canal, des renforts de perrés en béton surélevés par rapport à l'espace piéton peuvent faire trébucher et tomber les piétons comme nous pouvons le voir sur l'image de droite ci-dessus. Une fois encore, les piétons se retrouvent en situation d'insécurité.

Les trottoirs étroits sont également sources d'insécurité car les piétons sont parfois forcés d'emprunter la voirie réservée aux véhicules.

La rue commerçante est quant à elle mieux aménagée pour les piétons :

- des passages piétons sont installés tous les 40 mètres permettant de traverser la rue
- des trottoirs de chaque côté de la rue sont installés avec des poteaux en métal séparant la circulation des voitures de celle des piétons



Photo 73 : magasins qui débordent sur les trottoirs
Cliché : Louis C., 2015

Cependant, à certains endroits, l'espace pour les piétons est réduit afin de permettre aux voitures de se garer et aux commerçants d'exposer leurs produits à l'extérieur de leurs boutiques.



Photo 74 : obstacles sur le trottoir
Cliché : Louis C., 2015

Les piétons sont donc dans l'obligation d'emprunter la voirie réservée aux véhicules. Ce phénomène se généralise dans toute la rue du Général de Gaulle.

La place de l'Hôtel de Ville est, elle également bien aménagée pour les piétons avec de larges espaces pour circuler librement. Cette place est uniquement réservée aux piétons.



Photo 75 : place de l'Hôtel de Ville
Cliché : Louis C., 2015

D. L'accès PMR

Les mêmes problèmes se posent pour les PMR (Personnes à Mobilités Réduites). En effet, de chaque côté des allées Marines, les PMR vont rencontrer de nombreux obstacles comme des espaces pour circuler trop étroits et des obstacles infranchissables (panneaux d'indication, poteaux électriques).



Photo 76 : franchissements difficiles pour les PMR
Cliché : Louis C., 2015

Sachant que la largeur minimale pour une circulation des personnes se déplaçant en fauteuil roulant est d'1,40 mètres, les trottoirs du centre-ville sont souvent trop étroits ou alors des obstacles sont placés au milieu des trottoirs comme l'illustrent les photos ci-dessus.

Les PMR sont également confrontés à d'autres difficultés :

- des pentes trop brutes
- des trottoirs trop élevés sur les passages piétons
- des obstacles



Photo 77 : chaussées non adaptées pour la circulation des PMR
Cliché : Louis C., 2015

La pente maximale pour qu'une personne puisse se déplacer est de 4%. Or, pour accéder au service public de la poste, cette pente est beaucoup trop importante.

On remarque également que les trottoirs reliés par un passage clouté sont trop élevés pour qu'une PMR puisse l'emprunter.

Enfin, certains obstacles, comme précédemment pour les allées Marines, empêchent les PMR d'accéder à la rue commerciale comme le montre la dernière photo ci-dessus. Cette rue est pourtant un accès direct par l'Est pour les piétons à la rue du Général de Gaulle.

Le tableau ci-dessous récapitule les points positifs et négatifs rencontrés dans le centre-ville concernant la circulation des piétons et des PMR.

		Fonctionnement
Circulation place de l'Hôtel de Ville		✓
Sécurité	Nombre de passages piétons	~
	Largeur des trottoirs	~
	Nombre de trottoirs	~
	Sécurité le long du Boudigau	✗
	Etalage des magasins sur les trottoirs	✗
	Circulation des piétons sur la voirie	✗
	Séparation circulation voitures/piétons	~
	Poteaux de séparation voitures/piétons dans la rue commerçante	✓
Accès certains services PMR		~
Accès rue commerçante PMR		~
Accès des allées marines vers la rue commerçante		✗
Accès piétons à la rue du Général de Gaulle		~



Dysfonctionnement



A améliorer



Bon fonctionnement

Tableau 11 : récapitulatif de la circulation des piétons dans le centre-ville

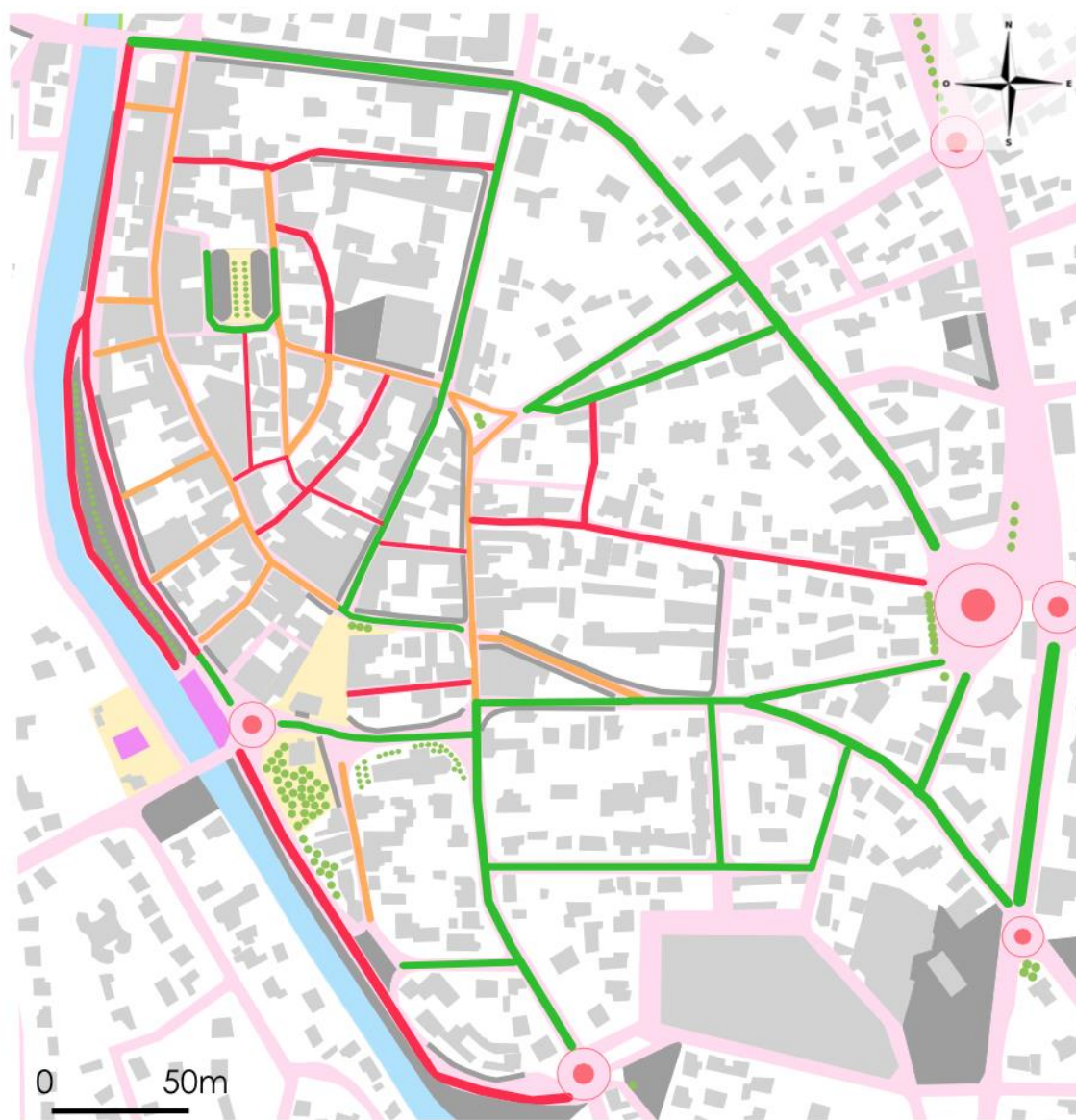
Enfin, pour chaque rue du centre-ville, nous avons réalisé un diagnostic de la manière suivante. La présence de trottoirs (1), la largeur des trottoirs (2), passage piéton (3) et la présence d'obstacle pour les piétons (4) sont les critères déterminants le degré de satisfaction des installations pour les piétons.

- Présence de trottoirs (1) : 0 pas de trottoir, 0,5 un seul trottoir, 1 trottoirs des deux côtés
- Largeur des trottoirs (2) : 0 pas de trottoir, 0,5 un seul piéton à la fois, 1 deux ou plus à la fois
- Passage piéton (3) : 0 pas de passage piéton, 1 au moins un passage piéton
- Présence d'obstacles (4) : 0 oui, 1 non
- Total (1 + 2 + 3 + 4) : 0, 1 circulation piétonne à revoir, 2, 3 à améliorer, 4 bonne

Rue	1	2	3	4	1 + 2 + 3 + 4
Allées Marines	0,5	0,5	0	0	1
Bd Dr Junqua	1	1	1	1	4
Bd Cigales	1	1	1	1	4
Av Verdun	1	1	1	1	4
Rue 19 mars 1962	1	1	1	1	4
Rue Dousseau	1	1	1	1	4
Rue Jean Jaurès	1	1	1	1	4
Rue Cimetière	1	1	1	1	4
Rue d'Esby	1	1	1	1	4
Av Jean Lartigau	1	1	1	1	4
Rue Madeleine Castaings	1	0,5	0	1	2,5
Place Saint-Nicolas	1	1	1	1	4
Rue Madan	0,5	0,5	1	1	3
Rue Prieuré	0	0	0	0	0
Rue Poge	1	1	1	1	4
Rue Général de Gaulle	1	0,5	1	0	2,5
Rue St Joseph	0,5	0,5	0	1	2
Rue Artisans	0	0	0	0	0
Rue Mattedueil	0	0	0	1	1
Passage Couvent	0	0	0	0	0
Rue JB Gabarra	1	1	1	1	4
Rue Gabarrus	0	0	0	0	0
Rue Messanges	0	0	0	0	0
Rue Ecoles	1	1	0	0	2
Rue Prébendiers	0	0	0	0	0
Rue Fossecave	1	1	1	1	4
Place Yan Dou Gouf	1	1	1	1	4
Av Mal Foch	1	1	1	1	4
Rue Château d'Eau	1	1	1	1	4
Rue Dangou	0	0	0	1	1
Rue Galan	0	0	0	1	1
Rue Marines	0	0	0	1	1
Rue Duboscq	0	0	0	1	1
Place des Platanes	1	0,5	0	1	2,5
Place des 6 Cantons	0,5	1	0	1	2,5
Rue Plachot	0	0	0	0	0

Tableau 12 : classement des rues

Grâce à ce tableau, nous avons pu réaliser une carte répertoriant les voies et voiries concernées par les problèmes énoncés précédemment. Cette dernière va nous permettre, par la suite, de cibler les lieux d'interventions.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

- Bonne circulation piétonne
- Circulation piétonne à améliorer
- Circulation piétonne à revoir

Carte 22 : résumé de la circulation actuelle des piétons en centre-ville
Source : géoportail et Mairie Capbreton

E. Transports en commun

Les transports en commun sont également à prendre en compte dans la circulation globale du centre-ville car le dimensionnement d'un bus ne permet pas à celui-ci d'emprunter aussi aisément certaines rues qu'une voiture. Cette contrainte doit donc être prise en compte lors du choix du tracé. Pour cette raison, les bus ne desservent pas le cœur de ville historique (voir carte ci-dessous).

Le tracé d'une ligne de bus doit donc prendre en compte les espaces où le passage d'un bus sera délicat, de par le dimensionnement de la voirie, mais également, les zones sujettes à des congestions. L'évitement des zones de

congestions permet dans un premier temps de ne pas ajouter des difficultés sur cette zone et dans un second temps ne pas prendre de retard sur ses horaires officiels. Or, comme nous l'avons vu précédemment de nombreux points à proximité du centre-ville sont sources de congestions et ont un franchissement complexe, comme les ponts et les ronds-points. Les enjeux pour les transports en communs de la ville de Capbreton sont donc de permettre une desserte correcte des espaces attractifs dans la ville (commerces, marché, équipements publics, plages, etc..) tout en proposant une offre de qualité (fréquence élevée et trajets rapides) sans perturber la circulation des autres modes de transports.

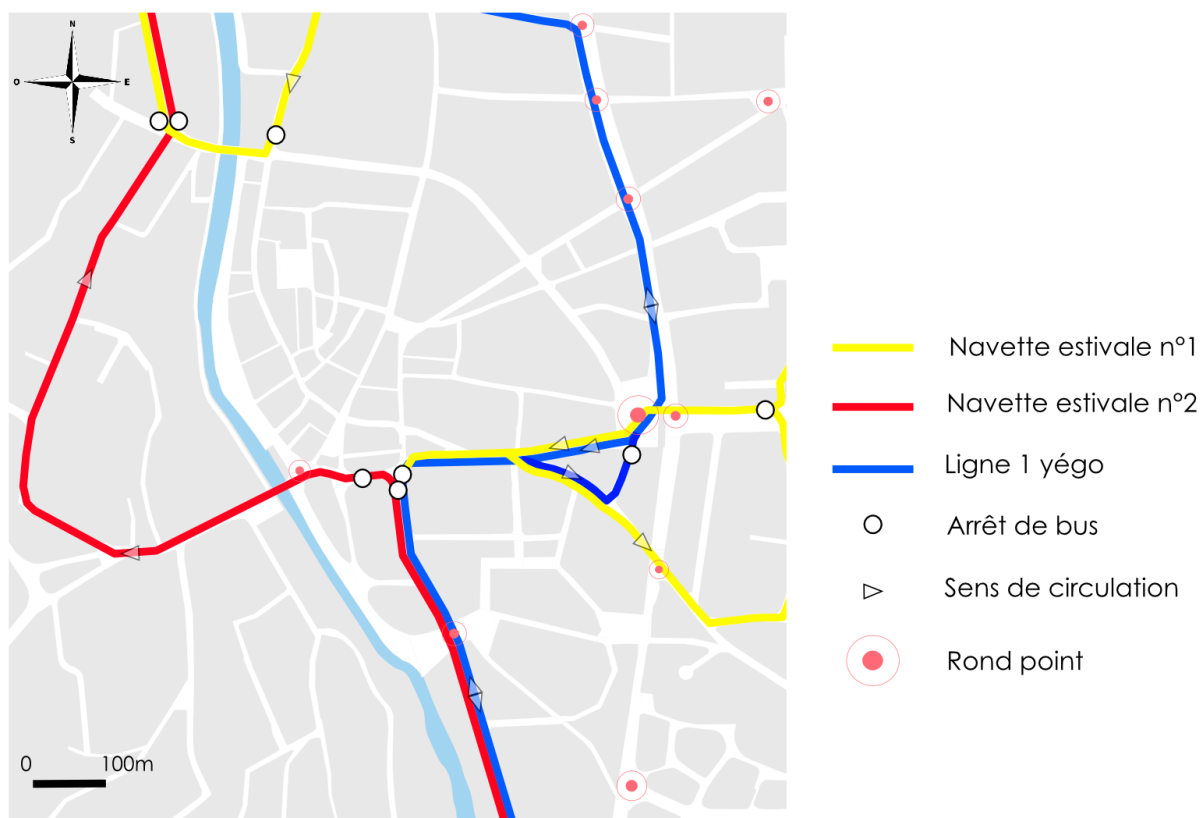
De plus, en proposant une offre de transport en commun de qualité, cela peut permettre de favoriser le report modal, en réduisant ainsi la circulation de véhicules dans le cœur de ville.

- Ligne 1 Yégo : Cette ligne est la seule ligne régulière de la ville. Elle dessert deux arrêts dans le centre-ville : l'Eglise et l'ancienne Gare. L'arrêt au niveau de l'Eglise permet une desserte de l'ensemble des équipements et pôles attractifs du Sud du cœur de ville tels que le marché, la mairie, ainsi que la partie Sud de la rue du Général de Gaulle. L'arrêt de la gare permet de desservir les commerces du boulevard des Cigales localisées sur le pour tours du rond-point. Cet arrêt ne semble pas réellement pertinent à la vue du nombre de commerces concernés. Nous pouvons remarquer que cette ligne passe devant le groupe scolaire Saint-Joseph et Sainte-Marie mais ne s'y arrête pas. De plus, l'ensemble de la partie Nord du cœur de ville n'est pas desservie par cette ligne, comme la médiathèque, le lycée hôtelier ou encore le boulevard du Docteur Junqua et ses commerces.

Cette ligne emprunte le boulevard des Cigales, comme relevé précédemment, ce boulevard est sujet à des congestions et est entrecoupé de nombreux ronds-points dont le franchissement est complexe comme les ronds-points de la Gare, pouvant ainsi accentuer les congestions estivales.

- Les navettes estivales : ces navettes sont mises en place en juillet et en août. Elles permettent principalement de desservir les plages de la ville, cependant, leur tracé doit être attractif pour la majorité des habitants et vacanciers de la ville, et doivent donc desservir les pôles importants de la ville. Les deux navettes desservent au total trois arrêts dans le centre-ville : l'office de tourisme, l'avenue du Maréchal Leclerc et l'Eglise saint Nicolas. Ces arrêts permettent de relier des lieux d'intérêt dans le centre-ville comme la Mairie, le fronton, la rue commerçante, etc. Nous pouvons cependant remarquer que l'ensemble de la partie Nord-Est du cœur de ville n'est pas desservie et notamment l'ensemble des commerces du boulevard des Cigales, ainsi qu'une partie du boulevard du Docteur Junqua. Cela diminue le potentiel attractif des commerces et des équipements mais cela lèse également les habitants de ces espaces.

Devant rejoindre les plages et le port, le franchissement du Boudigau (principal point dur pour la circulation) est un élément incontournable dans le tracé des lignes estivales. Cependant, comme nous pouvons le remarquer, chaque ligne emprunte l'un des deux ponts du Boudigau. Ce choix permet de ne pas ajouter une difficulté supplémentaire au trafic routier sur les ponts en répartissant le flux des navettes estivales et réduisant légèrement l'impact des navettes estivales sur les congestions.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony
 Source : Géoportail, office de tourisme, MACS

(La carte suivante est basée sur les tracées des navettes estivales de la saison 2014)

Carte 23 : bus et navettes

Source : géoportail, office de tourisme et MACS

F. Conclusion globale

D'un point de vue général, la circulation est fluide en dehors de la saison estivale. Le problème principal soulevé porte sur la circulation pendant la haute saison avec notamment de nombreuses congestions le long des boulevards principaux cités ci-dessus. Des mesures portant sur le plan de circulation doivent donc être mise en place afin de tendre vers un plan de circulation optimisée et ainsi réduire les gênes occasionnées pour l'ensemble des usagers avec, par exemple, la réduction du nombre de rond-point ou la modification des carrefours à feux. Les habitants et les commerçants de la commune ont clairement fait remonter ce point. Cependant, bien que la circulation soit une gêne, ceux-ci semblent s'adapter en utilisant principalement le vélo comme moyen de déplacement lors de la saison estivale. Le réseau cyclable, bien que celui-ci nécessite quelques compléments sur certains tronçons, est apprécié par la population annuelle et les efforts apportés sur le réseau cyclable par la commune sont visibles aux yeux des habitants. Ainsi, le conseil communal semble vouloir continuer ces efforts dans ce sens. Pour le réseau de transport en commun intercommunal annuel Yégo, celui-ci est récent et les impacts sur la population semblent être peu perçus.

Pour conclure, la circulation est un point important dans l'aménagement de la commune qui semble être clairement prise en compte par le conseil communal qui travaille sur la mise en place d'un nouveau plan de circulation avec le bureau d'étude ISR. Cependant, la ville doit faire face à une demande contradictoire de la part de sa population qui souhaite une résorption des problèmes mais également le moins possible de modification dans sa vie quotidienne.

VII. Le stationnement en centre-ville

A. Voiture

Comme pour la circulation, l'offre de stationnement semble suffisante pour la basse saison. Les parkings ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité et la recherche d'une place de stationnement se fait rapidement. Cependant, malgré une offre de stationnement importante, pendant la saison estivale, les parkings du centre-ville atteignent facilement leur taux d'occupation maximum. Cette sur-occupation des espaces de stationnements est un élément générateur de congestions dans le centre-ville de Capbreton. En effet, les stationnements illicites entraînent une gêne pour l'ensemble des modes de déplacements. Les stationnements gênants poussent les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilités réduites à se déplacer sur la chaussée augmentant ainsi les congestions et diminuant la sécurité des déplacements doux.

Pourtant, l'offre de stationnement dans le cœur de ville est importante (voir tableau ci-dessous). Néanmoins, une meilleure organisation du stationnement est à mettre en place afin de réduire les problèmes générés par celui-ci.



Photo 78 : boulevard du Docteur Junqua et allées Marines
Cliché : Romane T., 2015

Le tableau ci-après recense l'offre de stationnement dans le centre-ville :

	Stationnement	Places réservées pour les PMR	Places arrêts minutes et bornes 15 min	Stationnement vélo
Allées Marines - Nord	131	5		12
Allées Marines - centre	38	1		18
Allées Marines - Marché	170	1		24
TOTAL des allées Marines	339	7		54
Cœur de ville historique	78	2	10	
Eglise et Mairie	28	2	4	24
Médiathèque	34	2		24
Groupe scolaire St-Joseph et Ste-Marie	52	1		
TOTAL du cœur de ville	192	7	14	48
Boulevard du Docteur Junqua	44	1		6
Parking Lajus	89	2		
Place des Déportes	24	1		30
Parking du Cimetière	36	2		
Place des Cyprès	42	2		6
Commerce du boulevard des Cigales	33			
Ronds-points de la Gare	42			
TOTAL	841	22	14	144

Tableau 13 : recensement des places de stationnement

Les allées Marines

Le plus grand espace de stationnements du centre-ville se situe le long des allées Marines avec un total de 339 places et 7 places réservées pour les personnes à mobilités réduites et représente 40% de l'offre de stationnements totale du centre-ville. Cet espace de stationnements est un élément important permettant d'accéder aux équipements et aux pôles attractifs du cœur de ville tels que la rue commerçante, la salle municipale, le marché couvert, le fronton, la MOP, etc.. Cependant, en plus d'être un élément générateur de congestions, il dégrade également le paysage le long des rives du Boudigau en minéralisant fortement la rive droite.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 24 : récapitulatif des places de stationnement le long des allées Marines
 Source : géoportail et Mairie Capbreton

D'après l'étude du plan de circulation et de stationnement sur la commune de Capbreton, le long des allées Marines, les véhicules stationnent prioritairement vers le haut des allées. Une fois que le haut des allées est complet, le stationnement se répartit progressivement vers le Sud.

L'étude montre que les stationnements au Nord des allées sont des stationnements de longue durée où 60% des véhicules restent stationnés plus de 5h. Excepté une baisse du taux d'occupation à la mi-journée, le parking est utilisé au maximum de sa capacité à partir de 10h et reste complet tout au long de la journée. Cela montre une utilisation du stationnement par les résidents de la commune, les salariés du centre-ville et ses habitants.

Une fois que la partie Nord des allées Marines est occupée, les véhicules se rabattent vers la partie centrale. Ce parking atteint sa capacité maximum d'accueil à plusieurs reprises dans la journée mais cela reste ponctuel. La durée du stationnement est plus réduite dans cette partie où la majorité des véhicules restent stationnés pour une durée moyenne de 3h. Ce parking est donc utilisé par des salariés mais également par les clients des commerces du centre-ville.

Enfin, le Sud des allées Marines est occupé au maximum à 40% de sa capacité dans la journée. Cette partie est utilisée pour des arrêts de courtes durées d'environ 2h. Ici, un manque de places réservées pour les personnes à mobilités réduites est à noter. Il faudrait officiellement 4 places réservées personnes à mobilités réduites afin de respecter la réglementation pour les stationnements des PMR, soit 2% du nombre total de place. Or, aujourd'hui le parking du marché n'en compte qu'une seule. Le

samedi, le marché occupe la quasi-totalité du parking, supprimant donc plus de 150 places.



Photo 79 : stationnement au Nord des allées Marines, au centre et au niveau du marché
Cliché : Romane T., 2015

Boulevard du Docteur Junqua et parking Lajus

La partie Ouest du boulevard Junqua propose une offre de stationnements de 44 places. Associée au parking Lajus, la partie Nord du centre-ville totalise 133 places de stationnements et 3 places réservées pour les PMR. Le taux d'occupation de ces espaces de stationnements est élevé pendant la journée et plus particulièrement pendant les heures d'ouverture des commerces (9h30 - 12h30 et 14h - 19h). La majorité des places est utilisée pour des arrêts de courte durée inférieure à 2h. Ce stationnement est donc principalement utilisé par la clientèle des commerces du centre-ville et du supermarché Casino. L'utilisation de ces espaces de stationnement par la clientèle des commerces et non par des personnes résidentes dans le centre-ville est un avantage pour le développement touristique et économique de la rue commerçante. Cependant, le boulevard Junqua étant une voie de circulation importante dans la commune, ayant un trafic journalier important, le stationnement en créneau est un générateur de ralentissements pour la circulation.



Photo 80 : boulevard du Docteur Junqua et parking Lajus
Cliché : Romane T., 2015

Le cœur de ville

En additionnant l'ensemble des places de stationnements proposées dans le cœur de ville (lycée hôtelier, groupe scolaire, médiathèque, Mairie, Eglise, place des 6 cantons, etc..), l'offre de stationnements s'élève à plus de 200 places dont 7 places réservées pour les PMR. Ce stationnement est majoritairement utilisé par les résidents et les utilisateurs des équipements du cœur de villes (école, médiathèque, lycée).

Cependant, le stationnement le long des rues du cœur de ville génère des difficultés de circulation lié à la faible largeur des rues dans le centre historique.

De plus, l'utilisation de certains espaces de stationnement est régulée par une forte temporalité. Aux alentours du groupe scolaire St-Joseph et Ste-Marie, l'offre de stationnements ne semble pas suffisante à l'heure de la sortie des classes. En effet, certains véhicules sont stationnés sur les trottoirs ce qui gêne les déplacements piétons. Les piétons doivent donc circuler directement sur la chaussée, étant un espace fréquenté par des enfants, cela augmente considérablement les risques pour ceux-ci. A contrario, en dehors des heures de début et de sortie des classes ces espaces de stationnement est majoritairement inoccupé.



Photo 81 : stationnements devant le groupe scolaire
Cliché : Romane T., 2015

B. Vélo

L'offre de stationnements pour les vélos dans le centre-ville est de 144 places réparties à proximité des principaux équipements de la ville (fronton, Mairie, salle municipale, médiathèque, marché, etc). Cette offre ne semble pas être suffisante afin de répondre à la demande estivale. A la vue du nombre de déplacements vélo pendant la saison touristique, les racks de 6 places de stationnement devant les principaux pôles attractifs ne semblent pas être suffisants.

Afin d'encourager l'utilisation de déplacements doux, l'offre de stationnements doit être suffisante et se rapprocher de l'offre de stationnements voiture actuel afin que l'utilisation du vélo ait un réel avantage vis-à-vis de la voiture en facilitant la recherche d'une place de stationnement.

Les stationnements doivent également être situés aux entrées du cœur de ville et notamment de la rue commerçante, mis à part sur les abords de la mairie, il n'y a pas de racks à vélos aux abords de la rue commerçante. Cet aménagement peu permettre d'apporter aux cyclistes un avantage par rapport à l'utilisation de la voiture en permettant d'être stationné à proximité du centre. Le manque de stationnements ou la peur du vol de vélo lié à un stationnement non adéquat n'encouragent pas l'utilisation de ce moyen de transport. De plus, certains rangements pour vélo ne sont pas suffisamment visibles comme ceux situés au niveau du marché à l'arrière des halles couvertes. Il faudrait donc compléter l'offre pour le stationnement vélo et mettre en avant ceux déjà existants.



Photo 82 : stationnement vélos devant la médiathèque, au marché et le long des AM
Cliché : Romane T., 2015

Une bonne gestion du stationnement dans la commune permettrait de favoriser le report modal vers les autres modes de déplacement. En effet, si il y a réduction du nombre de places de stationnement, cela doit s'accompagner d'actions incitatives pour l'utilisation des autres modes de transport comme l'installation de plus de places de stationnement pour les vélos et d'un réseau cyclable plus étendu mais également la promotion des parkings relais et la mise en place d'un réseau de bus et de navettes estivales performant.

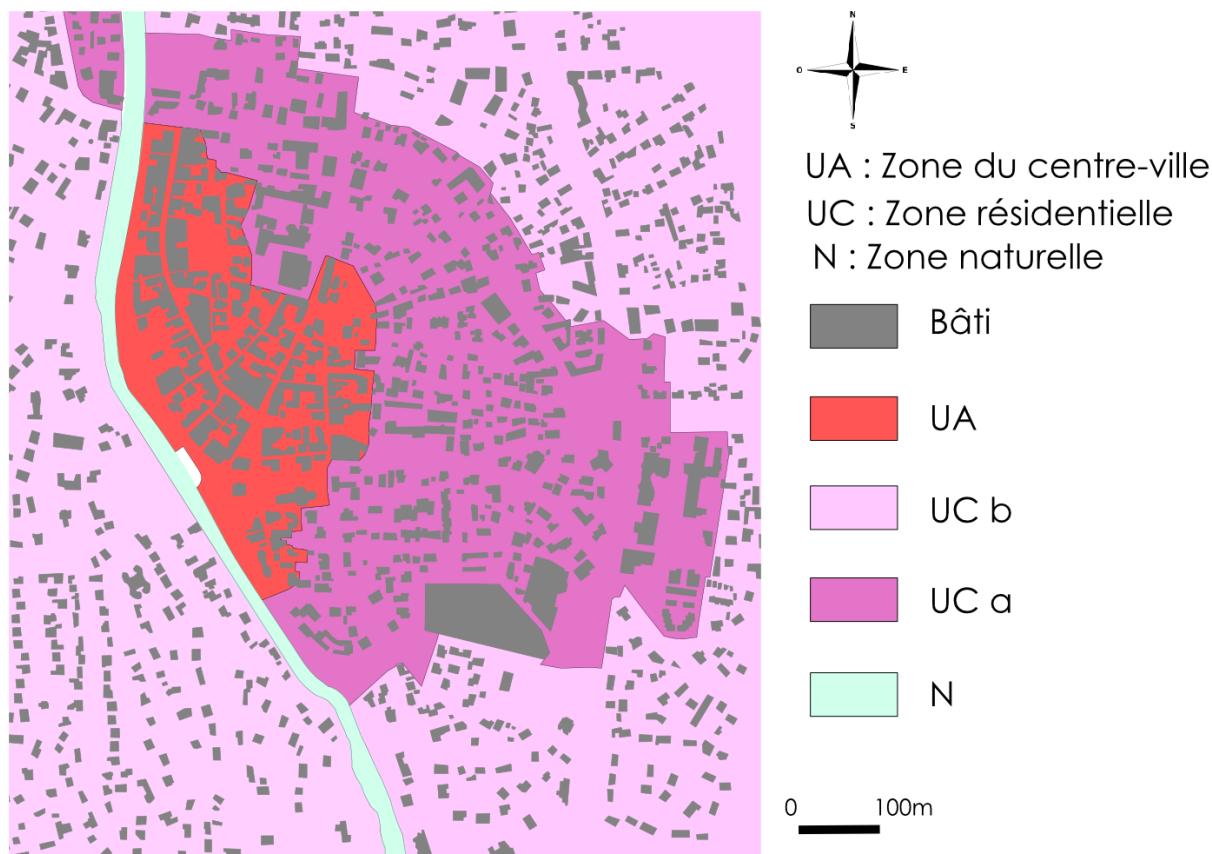
VIII. Patrimoine bâti remarquable

La partie qui va suivre référence le bâti remarquable ainsi que les principaux styles architecturaux du patrimoine bâti local. Il conviendra de définir les éléments et caractéristiques de l'architecture basco-landaise représentative de la plupart des formes urbaines référencées sur l'ensemble du patrimoine bâti de la commune de Capbreton.

A. Zonage PLU

Pour la réglementation en vigueur au niveau architectural (voir Annexe 1), c'est l'article 11 du règlement du PLU fixant les prescriptions pour l'aspect extérieur des bâtiments qu'il convient d'étudier. Dans notre périmètre d'étude, trois zones sont identifiées sur le plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme :

- Zone UA : centre-ville
- Zone UCa : secteur résidentiel dense aux alentours du centre-ville
- Zone N : zone naturelle à protéger : le Boudigau et ses berges



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony

Carte 15 : zonage réglementaire du PLU
Source : plan de zonage PLU Capbreton

La zone UCb couvre les autres zones urbanisées de la commune, dont le tissu du bâti est moins dense, composées de nombreuses résidences secondaires et d'anciens centres de vacances (zone UCc).

Le règlement du Plan Local d'Urbanisme stipule que toutes nouvelles opérations doivent être conçues de façon à s'insérer dans la structure existante, en fonction du caractère du site, et s'harmoniser avec l'environnement architectural et paysager. Il indique également que « *le caractère basco landais d'une construction existante (colombages) doit être maintenu* ». Or le style basco-landais ne possède pas uniquement comme caractéristiques les colombages. C'est pourquoi, il convient de décrire les styles architecturaux représentés dans la commune.

B. Description des styles architecturaux locaux

a) Fermes et maisons de la lande

Les typologies traditionnelles présentes dans la lande ont totalement pénétré le secteur littoral lequel comporte néanmoins quelques variantes. Près de la côte, les maisons sont généralement parallélépipédiques. Plus qu'ailleurs, le remplissage est en briques disposées notamment en fougères. Les maisons à 3 eaux (ou à pignons) sont fréquemment sans auvent. Elles s'ornent parfois de pans de bois à croisillons apparents qui jouent un rôle décoratif et qui caractérisent les "maisons des Anglais".



Photo 83 : maison landaise
Source : CAUE40

Ce type de maison possède un plan simple et des volumes ramassés. En effet, dans la lande, l'archétype de la maison est un plan rectangulaire à 3 travées dans le prolongement du mur pignon. Suivant le pays, le plan général de la maison est de géométrie simple, rectangulaire ou proche du carré. Partout, la charpente est divisée en travées d'égale largeur allant d'Est en Ouest. L'habitation s'organise autour d'une travée centrale qui accueille les pièces communes.

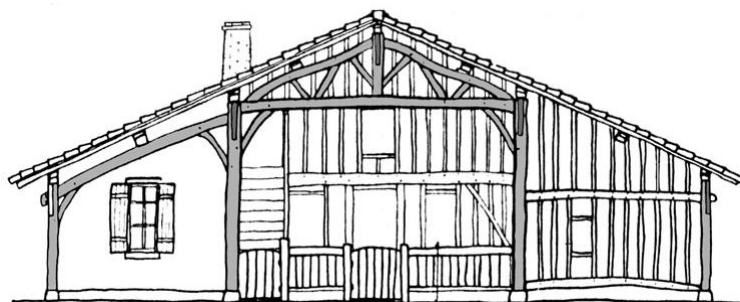


Figure 1 : auvent d'une maison landaise
Source : CAUE40

Souligné par une charpente apparente, l'auvent délimite un espace abrité de transition entre l'intérieur et l'extérieur. Ce portique est appelé estantad ou estantade ou encore estalouis dans la Grande Lande et emban dans les Petites Landes.

Le bois est le matériau constructif de base apparente. L'ossature en bois est matérialisée par un réseau de poteaux, poutres et fermes sur l'ensemble de la construction. Dans un pays de sables où la pierre est rare, la maison est avant tout l'œuvre du charpentier qui officie en véritable architecte. Singulièrement, si on compare à d'autres régions où le colombage n'est utilisé qu'en partie haute, les pans de bois sont ici mis en œuvre sur toute la hauteur des murs. Taillés dans un pin maritime gemmé, donc parfaitement secs, ils sont localement nommés coulanes ou parets. Les pièces maîtresses de la charpente sont en chêne pédonculé. Le tout étant fabriqué sur place : les parois constituées à plat puis dressées à la verticale et assemblées.

b) L'etche du labourd et de basse Navarre

Ce type de maison était construit en bois jusqu'au 16^{ème} puis en pierres à partir du 17^{ème}. Le bâtiment est orienté Est-Ouest pour se protéger du vent et le mur de façade en pignons protège des intempéries par une avancée du toit. Ce dernier est faiblement pentu pour éviter les glissements de tuiles qui tiennent grâce à leur chevauchement. Sur la façade, on observe également des ouvertures dissymétriques. Les petites fenêtres côtoient les grandes ouvertures décalées les unes par rapport aux autres.



Photo 84 : maison basco-landaise
Cliché : Florian D., 2015

Les maisons basques et landaises ont des toits de tuiles à deux pentes (de tailles différentes) parfois terminés par une croupe à l'Ouest coiffant la façade située toujours sur le pignon à l'Est.

- Descriptions des colombages et façades à pans de bois :
 - crépis composé de lait de chaux
 - colombages peints en harmonie avec la menuiserie – bois de chêne ou de sapin – assemblage à tenon, mortaise ou cheville
 - remplissage des murs : terre mélangée à de l'argile, au mortier de sable, à la chaux et parfois avec des briquettes ordonnées en arrêtes de poisson
 - bois peint rouge sombre passés, autrefois avec du sang de bœuf pour protéger le bois des intempéries
 - linteaux de portes ornés de sculptures en bas-relief

- Fenêtres, volets et lucarnes :
 - pas de symétrie des ouvertures des encadrements de bois peint
 - elles s'inscrivent dans la façade en colombage (même couleur)
- Balcons et galeries :
 - côté façade
 - s'inscrivent dans le mur de repend et reposent sur les poutres du plancher
- Toiture :
 - deux versants en pente douce, le faîtage est parallèle au grand côté, débordant beaucoup à l'est et peu ou pas à l'Ouest.
 - les tuiles recouvrent la toiture : généralement des tuiles canal modernes autorisant des pentes de 17 à 27° (30 à 50%)
- Enduits :
 - maisons en pierre ou en adobe (briques de terres assemblées avec un mortier de chaux) puis recouverte d'un enduit fait de chaux et de sable qui protège les murs
 - le badigeon est généralement blanc, il est réalisé avec de la chaux aérienne (obtenue par calcination de pierre calcaire) délayée dans de l'eau : passage d'un lait de chaux blanc
 - des briquettes peuvent être utilisées pour combler les pans de bois (renforce l'étanchéité)

c) Les villas de villégiature

À l'instar des villas construites fin XIX^{ème} dans la ville d'hiver d'Arcachon, à Biarritz ou dans d'autres lieux de villégiature, le littoral et l'arrière-pays landais ont vu s'implanter de nombreuses constructions pittoresques de type "balnéaire".



Photo 85 : villa de villégiature
Cliché : Florian D., 2015

Ces maisons s'inspirent de multiples influences : anglo-normandes, parisiennes, etc.. Elles combinent savamment les volumes, intègrent des bow-windows et jouent

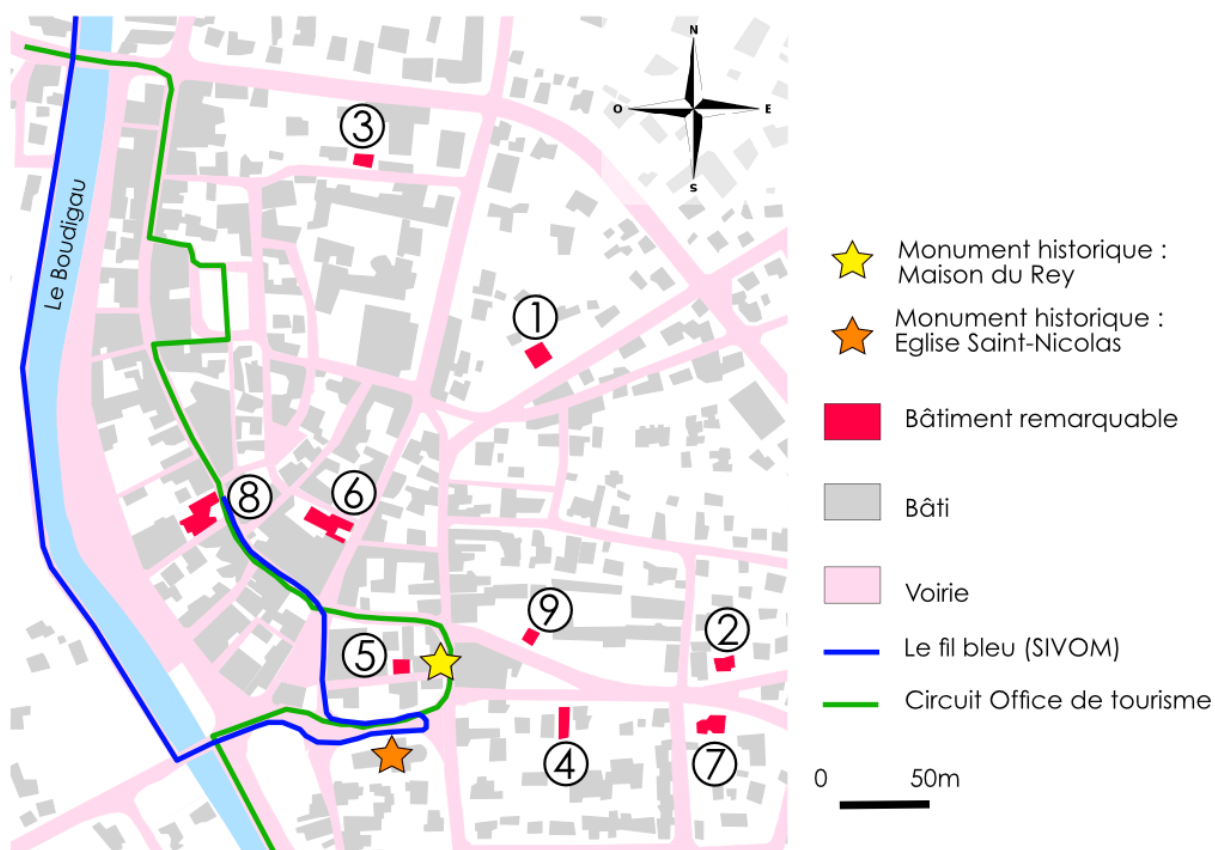
sur les contrastes de matériaux. Les toitures, souvent très pentues, se couvrent de tuiles plates dites "de Marseille". Cet éclectisme architectural est passé de mode dans les années 20 au moment où a émergé le mouvement moderne, plus sobre, plus géométrique. Il a cependant inspiré l'architecture des maisons de ville en simplifiant les formes et en s'adaptant à un public plus populaire.

Caractéristiques des villas du bord de mer (photo 85) :

- Charpentes ouvragées (1)
- Terrasses à colonnettes (2)
- Lambrequins découpés (3)
- Treillage et volets colorés (4)

C. Bâtiments inscrits aux monuments historiques

Le patrimoine bâti remarquable, les monuments historiques et les circuits touristiques dans le centre-ville sont indiqués sur la carte ci-dessous.



Réalisation : Chaintron Louis, Delonin Florian, Torrent Romane, Vautrin Antony
Source : Géoportail, Office de Tourisme Capbreton

Carte 16 : localisation du bâti remarquable en centre-ville

Nom de l'édifice	Adresse et cadastre	Description	Photographie
------------------	---------------------	-------------	--------------






Maison du Rey 	Avenue Jean Lartigau B 370	La maison du Rey, construite en 1538, est l'un des rares témoins qui subsistent de cette époque florissante. La façade la plus intéressante se trouve sur la rue Lartigau. Un premier niveau en maçonnerie renforcé d'un bahut de protection, est percé d'une fenêtre et d'une porte en plein cintre. L'étage supérieur s'appuie sur des solives en encorbellement et est constitué de trois rangées superposées de décharge en croix de Saint-André. Deux fenêtres à cadres en bois rectangulaires s'ouvrent au milieu de la façade. Le pignon est armé de potelets. Le reste de la maison est construit en maçonnerie. La façade sur rue du Prieuré possède une fenêtre ouverte dans les traces d'une ancienne fenêtre à meneaux.	
Eglise St Nicolas 	Place Saint-Nicolas AR 36	L'Eglise, construite en 1539, se trouve à l'emplacement d'une chapelle du VI ^{ème} siècle. Son clocher qui prenait la forme d'une tour carré servait d'amer aux navires et de tour de guet. Détruit par la foudre en 1824, il a été reconstruit en 1826 sous la forme d'une tour de 35 m de haut. L'Eglise quant à elle en 1865-1866 selon les plans de l'architecte Ozanne revus par l'architecte Allard. De l'ancien édifice de 1539 ne restent que le clocher porche et la tour. Des peintures murales sont réalisées entre 1889 et 1919 par Jules et Gaston Gélibert et Claude Drouillard. En 1945, Marcel Dillais réalise le dernier décor. Ce sont des peintures à l'huile sur plâtre illustrant des thèmes liés à la mer et aux marins.	

Tableau 14 : bâtiments inscrits aux monuments historiques

D. Bâtis remarquables en centre-ville

Le tableau ci-dessous récapitule les maisons à préserver au titre de l'article L 123-1-5-7 du code de l'urbanisme identifiées dans le périmètre d'étude. L'ensemble de ces bâtiments est répertorié dans la carte de zonage du patrimoine bâti remarquable dans le centre-ville.

Numérotation	Adresse	Référence cadastrale	Photographie
①	1 avenue du Maréchal Foch	AR 535	





<p>②</p>	<p>1 rue du 19 mars 1962</p>	<p>AR 121</p>	
<p>③</p>	<p>5 rue du Plachot</p>	<p>AR 285</p>	
<p>④</p>	<p>6 rue de Poge</p>	<p>AR 041</p>	
<p>⑤</p>	<p>7 rue du Prieuré</p>	<p>AR 220</p>	






6	7 rue Jean- Baptiste Gabarra	AR 363	
7	10 avenue de Verdun	AR 48	
8	56 rue du Général de Gaulle	AR 431	
9	61 rue du Général de Gaulle	AR 237	

Tableau 15 : bâtis remarquables en centre-ville

E. Bâtiments remarquables situés sur le reste de la commune

Le tableau ci-dessous récapitule les maisons à préserver au titre de l'article L 123-1-5-7 du code de l'urbanisme identifiées sur le reste du territoire communal. L'ensemble de ces bâtiments répertoriés ne se situe pas directement dans notre zone d'étude, cependant il convient de s'en inspirer d'un point de vue architectural, dans le cadre de la futur élaboration ou amélioration des équipements publics ou d'autres édifices lors des propositions d'aménagement.

N°	Adresse	Référence cadastrale	Photographie
1	5 rue des Basques	BS 7	
2	5 avenue du Port d'Albert	BT 155	
3	9 avenue des Acacias	AP 176	
4	17 avenue Georges Pompidou	BS 110	

5	20 rue Desjobert	BT 138	
6	17 rue Port d'Albret	Non référencé	
7	28 avenue du Maréchal Leclerc	AP 146	
8	28 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	BS 262	
9	45 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	BR 126	






10	65 avenue Georges Pompidou	BT 439	
11	71 avenue Georges Pompidou	BT 167	
12	Avenue Maurice Martin Quartier Bonamour	BS 37	
13	20 rue des Marsouins	BT 49	
14	174 Rue de la Chapelle	BT 141	

Tableau 16 : bâtiments remarquables situés sur le reste de la commune

Après avoir décrit les différents styles architecturaux locaux et réalisé l'état des lieux des constructions présentant un intérêt patrimonial, les opérations de constructions neuves ou de réhabilitations devront respecter les styles architecturaux locaux et les prescriptions des documents d'urbanisme. Les caractéristiques architecturales des futures opérations chercheront à évoluer vers une cohérence urbanistique et architecturale. Pour cela, les bâtiments devront :

- respecter les hauteurs maximales des constructions applicables dans leur zone réglementaire (Article 10 du PLU)
- respecter les prescriptions architecturales (Article 11 du PLU)

Cependant, la requalification de certaines rues et axes de circulation lors des propositions de scénarios d'aménagement pourra entraîner une modification réglementaire du PLU.

De plus, la plupart du bâti remarquable du centre-ville se situe dans un rayon de 150 mètres. Si Le Fil Bleu, mis en place par le SIVOM, ou le circuit « On file en centre-ville », créés par l'office de tourisme, proposent des arrêts dans les principaux lieux et centres d'intérêts en centre-ville, l'ensemble du patrimoine n'est pas desservi par ces itinéraires. En effet, seul le parcours du SIVOM est indiqué par des panneaux d'informations (photo 86). Cependant, son itinéraire ne dessert pas la Maison du Rey pourtant classée à l'inventaire des Monuments Historiques et présentant un intérêt architectural ou encore la place Yan Dou Gouf et la médiathèque « l'écume des jours » accueillant de nombreux événements culturels tout au long de l'année. Le circuit de l'office de tourisme, quant à lui, propose un itinéraire passant par les principaux centres d'intérêts dans le centre-ville (médiathèque, monuments historiques, rue commerçante, etc..) mais pas le long des rives du Boudigau.

Il conviendrait donc de fusionner ces itinéraires, de créer un partenariat entre le SIVOM, l'office de tourisme et la municipalité afin de mettre en place un circuit commun disposant d'une signalétique tout au long du parcours.



Photo 86 : panneaux d'informations Le Fil Bleu
Cliché : Antony V., 2015

IX. Questionnaires

Afin de compléter notre diagnostic et également mieux cibler nos orientations pour les scénarios d'aménagement du cœur de ville de Capbreton, nous avons effectué une enquête auprès des principaux usagers du cœur de ville. Pour cette enquête, nous avons utilisé l'outil méthodologique du questionnaire. Nous souhaitons interroger deux types d'utilisateurs du cœur de ville ayant tous deux des usages et une vision différente de cet espace. Nous avons donc établi deux questionnaires distincts (voir Annexe 2) afin de mieux cibler les questions en fonction de l'usage que fait la personne interrogée du cœur de ville.

La première catégorie d'usagers interrogée est les commerçants du centre-ville. Qu'ils soient présents à l'année ou bien uniquement pendant la saison estivale, le cœur de ville est leur lieu de travail. Ils ont donc un rapport particulier avec cet espace qui est leur source de revenu. Nous avons donc cherché, dans un premier temps, à connaître leurs propres habitudes vis-à-vis de cet espace principalement d'un point de vue du déplacement et du stationnement dans le centre-ville. De plus, les commerçants sont présents dans le centre-ville du matin au soir et quasiment toute la semaine. Ils ont donc la possibilité d'observer les habitudes des autres usagers ainsi que l'ensemble des événements qui se déroulent dans le centre-ville. D'autres, installés depuis plusieurs années, ont également pu observer l'évolution de celui-ci. Bien que leurs observations soient très influencées par leur métier et l'activité de leur propre commerce, leurs remarques nous ont donc semblé être des informations intéressantes à recueillir. La seconde catégorie d'usagers interrogée, que nous avons classifié sous le nom de riverains, est représentée par l'ensemble des personnes présentes dans le cœur de ville pour une quelconque autre raison que leur emploi. Certains sont directement résidents du centre-ville et d'autres sont clients des commerces ou des services du centre.

Le but de ces questionnaires n'étant pas de faire une analyse quantitative par le biais de statistiques des réponses récoltées, nous avons donc pris le parti d'élaborer un questionnaire à réponses ouvertes. L'objectif de cette démarche étant de récolter les habitudes, les usages et les ressentis des personnes interrogées, notre questionnaire est donc composé d'une série de questions pour lesquelles il n'y a pas de liste de réponse imposée afin de laisser plus de liberté à la personne interrogée dans le choix de ses réponses en essayant d'influencer le moins possible l'interlocuteur. Cela nous a permis, dans certains cas, d'engager une discussion ouverte avec la personne sous la forme d'un entretien sans réellement tenir compte du questionnaire et ainsi de récolter des informations et des remarques plus poussées sur la perception personnelles que l'interlocuteur se fait du centre-ville.

Au total, nous avons réalisé 49 questionnaires. Parmi l'ensemble des questionnaires réalisés, nous avons interrogé 32 commerçants. La totalité des commerçants interrogés ont un commerce situé le long de la rue du Général de Gaulle. Nous avons également interrogé 17 riverains. Ces personnes ont été abordées le long de la rue du Général de Gaulle, le long des allées Marines ou encore dans la rue Madeleine Castaings. Cette enquête nous a permis de vérifier que les observations que nous avons déjà relevées lors de notre diagnostic n'étaient pas contradictoires avec celles des usagers du centre-ville mais également de voir si de nouvelles problématiques que nous n'avions pas pris en compte lors du diagnostic apparaissaient comme étant importantes aux yeux des usagers. Dans un second temps, ce questionnaire nous a permis d'orienter nos propositions d'aménagement en fonctions des thématiques les plus importantes pour les usagers.

Analyse des questionnaires commerçant

Commerces ouverts annuellement : 19

Commerces ouverts uniquement en saison (de mi-avril à mi-septembre) : 5

Commerces ayant une fermeture de deux mois en dehors de la saison : 8

Les commerces doublent (au minimum) et vont jusqu'à multiplier par 5 leur chiffre d'affaire et de fréquentation entre basse et haute saison.

Stationnement

- Le stationnement le long des allées Marines Nord est tout le temps occupé hiver comme été.
- Ce stationnement est occupé par les résidents et les commerçants.
- La majorité des commerçants se garent sur les allées Marines sinon le marché, la place Y. du Gouf ou le lycée hôtelier.
- Les clients ont généralement du mal à trouver une place de stationnement.
- Certain commerces comme les boulangeries ou le tabac ont besoin d'un stationnement à proximité de leur commerces car certains clients, notamment ceux d'un certain âge, veulent pouvoir se garer directement à proximité du commerces.
- Pour d'autres types de commerces comme les coiffeurs ou les magasins de vêtements, les clients se disent prêts à marcher un peu plus si le stationnement est facilité.
- Manque de racks à vélo à proximité des commerces, les clients aiment avoir une vue sur leur vélo.

Proposition de réglementation dans le stationnement :

Stationnement payant :

- La majorité des commerçants se placent contre la mise en place d'un stationnement payant, un seul commerçant sur l'ensemble du panel interrogé ne serait pas défavorable à ce type de réglementation.
- Le stationnement gratuit est le gros avantage de la commune de Capbreton car elle est la dernière de la côte à proposer un stationnement gratuit.
- La mise en place d'un stationnement payant accentuerait la désertification du centre-ville en basse saison, les clients se tourneraient davantage vers les centres commerciaux où le choix d'un point de vue commercial est plus important et où le stationnement est gratuit.
- La mise en place du stationnement payant uniquement pendant la saison estivale ne changerait pas la problématique du manque de stationnement pour les clients en dehors de la saison.

Limitation dans le temps du stationnement :

- Cette réglementation pourrait effectivement être bénéfique afin de favoriser la rotation du stationnement et la venue de clients. A condition que des contrôles soient effectués.
- La première tentative de mise en place d'une réglementation de la sorte avec la mise en place d'une dizaine de places de stationnement limité à 15 minutes dans la rue commerçante est un échec, car aucun contrôle n'est effectué et cette réglementation n'est donc actuellement pas respectée.

Circulation

- Pas de problèmes en basse saison. Aux heures de pointes, le carrefour à feux du pont Lajus, lorsqu'ils fonctionnent, semble être mal réglé et entraîne une longue attente pour les véhicules souhaitant sortir des allées Marines.
- Compliquée en haute saison tout au long de la journée parfois.
- Pendant la saison estivale, les commerçants se rendent en grande partie dans le cœur de ville en vélo.
- La rue du Général de Gaulle :
 - Pendant la saison estivale, la fermeture de la rue semble être une solution adaptée.
 - En dehors de la saison, lorsqu'elle est ouverte à la circulation motorisée, la rue devient un axe problématique et dangereux lié à des conflits d'usages entre les piétons qui pensent être sur un axe complètement piétonnier, les cyclistes, les véhicules roulants à des vitesses élevées et les étals des commerçants prenant la totalité de l'espace piéton et obstruant la visibilité pour les piétons comme pour les conducteurs. *« Cette rue devrait être totalement piétonne ou complètement ouverte aux véhicules car, actuellement, c'est dangereux. Les gens ne comprennent pas son fonctionnement. »*
 - La semi-piétonisation de la rue a généré une forte réduction du passage dans la rue en hiver réduisant la fréquentation des commerces.

Visibilité du centre-ville

- Le centre-ville doit être de manière générale plus signalé, les personnes ont tendance à se diriger directement vers les plages sans jamais s'arrêter dans le centre-ville : *« faire savoir qu'il y a un centre-ville à Capbreton. »*
- Nécessité de renforcer la signalétique notamment depuis les allées Marines et au niveau de l'entrée principale au Nord de la rue commerçante afin de donner envie d'y pénétrer.

Les remarques

Positives :

- La rénovation de la place de l'hôtel de ville et la suppression de la circulation motorisée est un bon aménagement.

Négatives :

- Manque d'animation.
- Pas assez de commerces ouverts à l'année ou encore le dimanche entraîne un manque de dynamisme en dehors de la saison estivale.
- Nombreux accidents liés aux marches sur la place de l'Hôtel de Ville.
-

Améliorations

- Apporter plus d'animations ou d'évènements tout au long de l'année comme des concerts pour la fête de la musique ou le dimanche en saison, un marché de Noël et des décorations pendant la période des fêtes.
 - La fête du conte ainsi que le marché nocturne ont des répercussions positives sur le centre-ville.
- Laisser la rue piétonne le soir en haute saison.
- Réaliser des nocturnes (magasins ouverts jusqu'à 22h).
- Laisser du stationnement pendant la basse saison dans la rue du Général de Gaulle.

Analyse des questionnaires riverains

Personnes résidants dans le cœur de ville : 11

Personnes résidants dans la commune, à l'extérieur du cœur de ville : 6

Stationnement

- Les allées Marines sont le principal lieu de stationnement pour se rendre dans la rue du Général de Gaulle. Les usagers habitués se garent à proximité de la rue perpendiculaire la plus proche du commerce auquel ils souhaitent se rendre.
- Les Sud des allées Marines et la rue Madeleine Castaings sont utilisées par les personnes souhaitant aller au marché couvert (problème de stationnement le samedi matin en haute comme en basse saison).
- Pendant la saison estivale, difficultés pour les résidents du cœur de ville pour trouver une place de stationnement.

Circulation

- Fluide en basse saison et de manière générale aux heures de pointe.
- Congestion en haute saison aux horaires d'accès plage (11-12h) et retour (17-19h). Le pont Lajus qui est très fréquenté pose notamment des problèmes pour la circulation.

Ambiance générale du centre

- Calme, agréable à vivre.
- Considéré comme trop calme et sans dynamisme avec un manque d'activité pour les jeunes.
- Désertification commerciale du centre-ville qui engendre également une forte baisse de la fréquentation.
- Modification du type de commerces dans le cœur de ville : le commerce de bouche a été remplacé par des commerces de vêtements, majoritairement saisonniers.

Lieux fréquentés

- Le marché couvert est le principal lieu fréquenté par les habitants de Capbreton. En seconde position, les habitants se rendent dans le cœur de ville pour la mairie ou la médiathèque. Les commerces et le cinéma sont moins fréquentés.
- L'allée du Boudigau est un espace agréable mais qui est peu fréquenté dû à un manque de mobiliers urbain.

Edifices à caractères architectural

- Les bâtiments qui ont une valeur architecturale et qui sont mis en valeur sont : l'Hôtel de Ville, la Mairie, la rue JB Gabarra et l'Eglise.
- Cependant, les bâtiments du cœur de ville ne sont pas assez mis en valeur : la maison du Rey est rarement citée comme un bâti remarquable, contrairement à d'autres villes alentour (Hossegor, Soorts, Bayonne, etc..). Capbreton ne met pas assez en valeur ses bâtiments et son identité architecturale basco-landaise.

Remarques

- Un manque d'espaces verts important dans le cœur de ville et les lieux de convivialité. La place de l'Hôtel de Ville manque d'ombre et la rue du Général de Gaulle est très minérale.
- Manque de mobilier urbain dans l'ensemble du cœur de ville, notamment des bancs.

Tableau de synthèse : Retour sur les questionnaires

Thèmes	Commerçants	Riverains
Stationnement	Offre insuffisante pour la clientèle en haute comme en basse saison. Utilisation du stationnement des allées Marines.	Utilisation du stationnement des allées Marines et du parking du marché.
Proposition réglementation de stationnement	Globalement contre la mise en place d'un stationnement payant, risque de baisse de la fréquentation surtout en basse saison. Un stationnement limité doit être contrôlé.	Perte de la proximité du stationnement avec le logement, une exception pour les riverains à mettre en place.
Circulation	Pas de problème en basse saison et aux heures de pointes. Des gênes pendant la saison estivale. La rue du Général de Gaulle est dangereuse à cause des conflits d'usages.	
Visibilité	Manque de signalétique efficace et attrayante.	Faire savoir qu'il y a un centre-ville et non pas que des plages.
Remarques et améliorations	Rénovation de la place de l'Hôtel de ville : véritable lieu social, apaisement avec la suppression de la voiture. Peu de commerces ouverts à l'année et peu d'animations culturelles, manque de dynamisme.	Désertification progressive du centre-ville. Manque d'espaces verts, de lieux de convivialité ainsi que de mobiliers urbains.

X. Synthèse

Thématiques	Principaux dysfonctionnements
Entrées de centre-ville	Espaces très minéralisés
	Pas de mise en valeur des entrées de centre-ville, pas de valorisation du fait que Capbreton est une cité marine
Visibilité de la rue commerçante	Pas de cohérence au niveau du revêtement du sol
	Pas de mise en valeur des entrées
	Signalétique insuffisante et peu visible
Espaces publics et les rives du Boudigau	Peu d'espaces d'échanges sociaux
	Barrières isolants l'Eglise et le square Mouloudji
	Hétérogénéité des revêtements piétons au sol
	Imperméabilisation et artificialisation des allées Marines
	Manque de mobilier urbain le long du Boudigau
Pôles d'attractivité	Manque de connexions entre les pôles
	Problèmes de signalétique et d'accessibilité
	Cohérence architecturale et des matériaux
Circulation	Les ponts sont les principaux points durs de la circulation
	Sous-dimensionnement de certaines voiries
	Réseau cyclable discontinu entraînant un manque de sécurité
	Piétonne : - trottoirs trop étroits ou absents - obstacles sur les trottoirs - manque de signalisations - circulation dangereuse rive droite du Boudigau
Stationnement	Offre importante mais génératrice de gênes pour l'ensemble des autres modes de transports
	Manque de stationnements vélo et manque de visibilité des stationnements existants
Patrimoine bâti remarquable	Mise en valeur et visibilité

Tableau 17 : synthèse des principaux dysfonctionnements par thèmes

Thématiques	Orientations pour les futures opérations d'aménagements
Entrées de centre-ville	Implanter plus de végétation
	Uniformiser les entrées du centre-ville afin de créer une cohérence et d'afficher l'identité de la ville
Visibilité de la rue commerçante	Cohérence au niveau du revêtement au sol
	Agrémenter les arches bleues des allées Marines
	Améliorer la signalétique de toutes les entrées
Espaces publics et les rives du Boudigau	Créer une continuité entre le jardin du Boudigau et les rives du Boudigau
	Homogénéiser les revêtements piétons au sol
	Créer une continuité entre le jardin du Boudigau, le square Mouloudji, le parvis de l'Hôtel de Ville et l'Eglise Saint-Nicolas en supprimant les barrières et en profitant de la présence de la source
Pôles d'attractivité	Créer une synergie entre les différents pôles du centre-ville
	Intégrer et créer des espaces publics à proximité directe des pôles
	Améliorer l'accessibilité afin de permettre l'utilisation de ces pôles tout au long de l'année pour tous les usagers (riverains, touristes)
Circulation	Modifier le plan de circulation actuel
	Encourager le report modal afin de réduire les flux traversant le centre-ville
	Densification du réseau cyclable
	Piéton : - possibilité de rendre piétonne la rue Madeleine Castaings - réaménager la circulation piétonne sur la rive droite du Boudigau
	- privilégier les déplacements doux dans le cœur de ville
Stationnement	Réduire les gênes occasionnées par le stationnement dans le cœur de ville en répartissant les espaces de stationnements
	Augmenter le nombre de stationnements vélos
Patrimoine bâti remarquable	Améliorer la visibilité et la mise en valeur du bâti remarquable présent dans le centre-ville

Tableau 18 : orientations pour les futurs aménagements par thèmes

Notre commande était de réaliser un état des lieux du centre-ville de Capbreton en relevant ses principaux dysfonctionnements, c'est-à-dire les éléments, aménagements, équipements qui remplissent partiellement ou aucunement leurs fonctions et ainsi nuire au dynamisme du cœur de ville. Pour réaliser ce document, nous avons décidé de traiter plusieurs grandes thématiques que nous avons synthétisées sous forme de tableau. A partir du présent diagnostic et avant de définir clairement les scénarios d'aménagement, nous avons décidé de retenir plusieurs orientations pour les futures opérations d'aménagement. Si elles sont répertoriées par thématiques dans le tableau précédent, il convient de les exprimer en mêlant plusieurs thèmes.

Les principaux dysfonctionnements que nous avons relevés englobent la totalité des thématiques abordées. En effet, concernant les entrées de centre-ville, nous avons pu remarquer qu'elles étaient totalement minéralisées et dépourvues de verdure. De plus, le cœur de ville concentre un nombre important de pôles d'attractivité qui ne sont pas reliés entre eux. En plus de ne pas avoir beaucoup de lieux de convivialité, les espaces publics de la commune sont enfermés par des clôtures et des barrières ce qui ne les met pas forcément en valeur. La rue commerçante souffre de la saisonnalité de la ville et n'est pas assez visible depuis le reste de la ville à contrario des plages. Le patrimoine bâti de la commune n'est pas assez mis en valeur alors qu'il est très important au niveau du centre-ville. Enfin, concernant la circulation et le stationnement, la voirie est sous-dimensionnée et les congestions sont présentes les matins et les soirs. Les cyclistes ne circulent pas sur des voies sécurisées et les piétons ne disposent pas toujours de trottoirs pour marcher. L'offre de stationnement pour les véhicules motorisés est importante mais il y a un manque de stationnements vélos.

Si les dysfonctionnements ont été soulignés dans cette partie, le centre-ville de Capbreton dispose aussi d'atouts comme la présence du cadre naturel du Boudigau mais aussi d'un patrimoine culturel riche de son histoire. Ces orientations n'ont pas seulement été déterminées à partir du diagnostic mais aussi selon la prise en compte des atouts du centre-ville et de l'avis et du ressenti d'une partie des capbretonnais (riverains, commerçants, etc.).

Toutes les orientations proposées ont pour objectif d'améliorer l'attractivité du cœur de ville tout au long de l'année. Pour se faire, il conviendra d'améliorer le lien entre les pôles d'attractivité décrits précédemment en retravaillant la signalétique et favoriser leur accessibilité pour tout type d'usager. En termes d'utilisation de l'espace public, nous souhaitons réduire la place du véhicule motorisé dans le cœur de ville au profit des mobilités douces (piéton, cycliste et transports en commun) en leur accordant un espace de circulation plus important et sécurisé. D'autre part, il nous paraît important d'augmenter l'offre d'espaces publics en modifiant l'utilisation de certaines zones en profitant du patrimoine naturel (le Boudigau et ses berges, la source de la Place Saint-Nicolas, etc..) et du patrimoine historique (la Maison du Rey et l'église Saint-Nicolas) en créant un cheminement entre ces espaces. Enfin, nous souhaitons affirmer l'identité communale en assurant une cohérence urbanistique (utilisation de matériaux, marquer physiquement les entrées de centre-ville, etc..) et architecturale notamment pour la construction de nouveaux bâtiments ou leurs requalifications afin que l'usager puisse facilement évoluer dans cet espace avec des repères.