

SCENARIO 1 – HORIZON 2020 :
**CAP SUR UN CENTRE-VILLE PLUS
ATTRACTIF**

I. Introduction

A partir du diagnostic réalisé et de nos observations, nous avons pu nous rendre compte que le centre-ville jouit d'un réel potentiel que ce soit d'un point de vue culturel, commercial ou encore naturel qui n'est pas entièrement exploité ou dans lequel l'usager manque de repères. Actuellement, l'espace central du territoire communal n'est qu'un simple lieu de passage. Certains usagers comme les touristes transitent proche du cœur de ville mais ne s'y arrêtent pas ou n'ont même pas la connaissance d'un espace commerçant.

Le premier scénario que nous proposons s'inscrit dans la quasi-continuité de ce qui est déjà présent sur la commune de Capbreton. En effet, l'objectif de cette trame ne sera pas de remettre en cause toute la configuration actuelle du centre-ville mais de proposer différentes solutions pour tout d'abord indiquer aux usagers la présence d'un cœur de ville, faciliter son accès pour les différents modes de circulation, de le rendre plus attractif principalement hors période estivale et enfin de faire évoluer cet espace de transit vers un lieu de rencontres et de partages.

Nous définissons donc le centre-ville de Capbreton à l'horizon 2020¹ comme attractif pour les capbretonnais et les touristes tout en respectant les droits et intérêts des riverains et commerçants du centre-ville. Cette attractivité repose sur plusieurs secteurs : l'accessibilité pour tout moyen de transport (piéton, cycliste et véhicules motorisés), l'offre de stationnement, le tourisme, le commerce, les services publics (administratif et culturel) et enfin le cadre paysager (naturel et architectural) du centre-ville.

Afin de réaliser ce projet, nous allons développer les points suivants. Tout d'abord, une partie du sens de circulation sera revue afin de faciliter les déplacements. Ensuite, les entrées de centre-ville ainsi que les allées Marines seront réaménagées de façon à ce qu'elles soient plus attractives. De ce fait, la fonction commerciale du centre-ville sera renforcée et, ce, grâce également à la réhabilitation du marché et en modifiant l'offre de stationnement. Enfin, on retrouvera des circuits touristiques permettant de mettre en valeur le patrimoine culturel, naturel et historique de la commune. L'élément majeur et privilégié dans ce scénario est le réaménagement des allées Marines qui, aujourd'hui, posent le plus de problème en termes de circulation et d'attrait.

Pour compléter ce scénario, un catalogue du mobilier urbain a été créé afin de maintenir une cohérence entre les différentes parties aménagées. Ce catalogue se trouve en annexe 3.

¹ Le terme « horizon 2020 » ne signifie pas que ce scénario sera réalisé en 5 ans. Il faut le comprendre comme étant dans un avenir proche, à court terme.

II. Un plan de circulation fluidifié

En tout premier lieu, notre scénario d'aménagement nécessite d'être introduit en parlant de la circulation et des sens de circulation retenus afin d'en améliorer la compréhension dans la suite du rapport.

Pour ce faire, nous avons analysé plusieurs possibilités puis nous avons rencontré Mr Armand GOSDA et son équipe du groupe ISR (Ingénierie Sécurité Routière) s'occupant déjà du plan de circulation du centre-ville de Capbreton. Après nous avoir expliqué ce qui n'allait pas dans nos différentes propositions, nous avons choisi de retenir celui que le groupe proposait.

En effet, lors de nos premières esquisses, nous avons pensé mettre les allées Marines en sens unique Nord-Sud et le boulevard du Docteur Junqua en sens unique Est-Ouest. Cependant, avec cette solution, les problèmes de congestions ne pouvaient pas être résolus à cause du report de trafic sur les des deux axes dans un sens et dans l'autre. C'est-à-dire que l'accès à la plage se faisait par le boulevard du Docteur Junqua provoquant de nombreuses congestions et que les retours se faisaient par les allées Marines avec les mêmes problèmes. Il en serait de même si les sens de circulation avaient été inversés. Par conséquent, voici le futur plan de circulation ainsi que sa philosophie expliquée en dessous.



Carte 25 : philosophie générale de circulation
Source : ISR

L'accès plage s'organise à présent par la périphérie du centre-ville (au Nord et au Sud, flèches bleues) et le retour des plages se fera par le centre-ville (flèche rouge) puis par les allées Marines et le boulevard du Docteur Junqua qui bordent le centre-ville afin d'assurer une attractivité des commerces sur les retours de la plage. La modélisation ci-dessous indique les surplus de véhicules sur les axes par rapport au présent. Plus le trait est rouge et gros, plus le report de véhicules est grand.



Simulation 1 : trafic sur la ville de Capbreton avec les nouveaux sens de circulation
Source : ISR

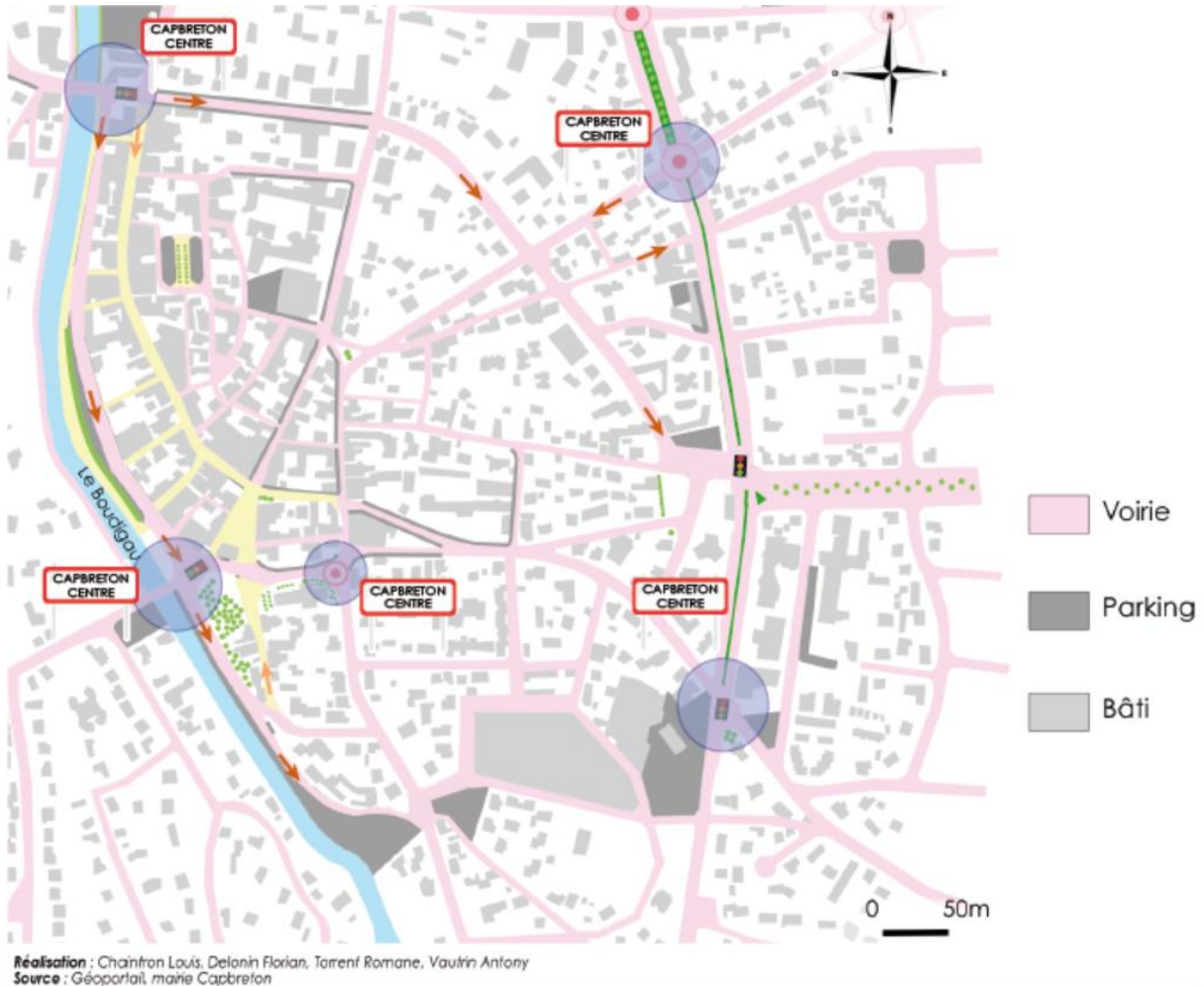
Ce plan de circulation et la mise en sens unique de voies telles que les allées Marines et le boulevard du Docteur Junqua permet de diminuer le trafic parasite passant par le centre-ville (les débits se répartissent entre les allées Marines et le boulevard du Docteur Junqua) mais également de libérer de l'espace afin de réaliser des aménagements de circulations douces. Ces nouveaux aménagements permettent ainsi de compléter le maillage des voies douces existant, sécurisant la circulation cyclable dans le cœur de ville et ainsi inciter les usagers à utiliser ce mode de transport.



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

Carte 26 : localisation des aménagements cyclables

Quelques sens de circulation en centre-ville modifiés comme le montre la carte ci-dessous. Un seul sens de circulation à l'extérieur de notre périmètre devra être modifié. Il s'agit de l'avenue Georges Pompidou, qui part du pont Lajus et longe le Boudigau par la rive gauche jusqu'aux plages et aux ports, matérialisée par la flèche pointillée noire. En effet, servant initialement à rejoindre la plage, avec ce nouveau plan de circulation, ce sens unique n'aurait plus d'utilité puisque le nouvel accès plage se fait par la périphérie. Cet axe servira donc principalement aux retours.



Carte 27 : modification des sens de circulation en centre-ville et entrées de centre-ville

III. Des entrées de centre-ville plus urbaines

Comme énoncé lors de la phase de diagnostic, le centre-ville de Capbreton dispose d'un grand nombre d'entrées. Elles sont principalement dotées de ronds-points qui utilisent et gâchent beaucoup d'espaces publics. Des entrées de ville, agrémentées de feux de circulation, permettraient de conférer un caractère plus urbain à la ville mais aussi de savoir, qu'à partir de ce point, on se trouve dans le centre-ville.

A. Le problème des Briconautes

Cette partie s'intéresse au futur du rond-point des Briconautes qui constitue la principale entrée de centre-ville du fait de sa liaison avec l'A63.

Le fort flux de véhicules au rond-point des Briconautes en période estivale entraîne de fortes congestions au niveau de ce rond-point à cause du gabarit trop petit de ce dernier. Les axes Nord-Sud et Est-Ouest sont énormément utilisés (10 000 sur l'axe Nord-Sud et 15 000 sur l'axe Est-Ouest d'après les études menées par l'ISR) ce qui empêche l'insertion de voiture car le passage n'est pas dégagé. Sachant que racheter du foncier serait certainement une procédure trop longue et plus coûteuse (les Briconautes sont censés être déplacés), supprimer le rond-point est la meilleure des options.



Carte 28 : état initial du rond-point des Briconautes

Pour ce faire, il faudrait donc instaurer un carrefour à feu. D'une part, celui-ci permettrait de réguler le trafic car un rond-point met ses utilisateurs sur un même pied d'égalité. C'est-à-dire que tout le monde est prioritaire et cela réduit le débit, surtout avec ce nombre important de véhicules journalier. Il faudra donc réfléchir à une synchronisation de ces feux selon la période de la journée et le nombre de voitures comptabilisées d'après les études ISR (Ingénierie Sécurité Routière) faites précédemment.

D'autre part, cet aménagement donnerait à cette entrée de centre-ville un caractère plus urbain et sécuriserait plus les cheminements piétons et cyclistes que dans un rond-point.

Dans le carrefour proposé ci-dessous, les croisements se feront à l'indonésienne et la voirie sera bordée de pistes cyclables. Enfin, en cas de feux dégradés (clignotement orange), la règle de la priorité à droite se fera.



Schéma 2 : état final du rond-point des Briconautes

D'un point de vue paysager, la vision sera plus dégagée avec le départ des Briconautes si ce bâtiment est détruit.

B. Carrefour de la Gare : un caractère plus urbain

a) Une nouvelle entrée de ville : l'avenue du Maréchal Foch

Avec le changement de sens de circulation du boulevard du Docteur Junqua qui passe en sens unique Ouest-Est, la fonction d'entrée de cœur de ville de l'intersection des ronds-points de la gare diminue de valeur. En effet, cet espace devient principalement un espace de sortie du cœur de ville en étant sur l'itinéraire du retour des plages. Bien que la rue des artisans et la rue du 19 mars 1962 permettent

d'accéder au cœur de ville, ces voies sont de catégorie secondaire de par leur dimensionnement et leur aménagement en comparaison avec le boulevard du Docteur Junqua.

L'entrée du cœur de ville est de Capbreton sera décalée au niveau du giratoire localisé le long de l'avenue des Cigales et faisant l'intersection avec l'avenue du Maréchal Foch. D'un point de vue circulation, il y a une inversion des sens uniques entre l'avenue du Maréchal Foch et la rue du Château d'eau comme en témoigne la carte 3 sur les sens de circulation.

b) Le carrefour de la gare : un espace au caractère plus urbain

Le choix, ici, a encore été de supprimer ces ronds-points qui ne donnent pas un caractère urbain à la ville. La suppression des deux ronds-points permettra également de réduire la succession de giratoires disposés tout au long de l'avenue des Cigales.

De plus, grâce à la synchronisation des feux, il sera possible de prioriser le boulevard Junqua pendant la saison estivale à l'heure de pointe du soir afin de fluidifier le retour des plages. Et, inversement, prioriser le boulevard des Cigales le matin et notamment le samedi et dimanche quand un fort flux de vacancier arrive en provenance de l'autoroute et emprunte le boulevard des Cigales pour rejoindre les plages, les ports ainsi que les villes situées plus au Nord comme Hossegor.

Option n°1 : priorité sur l'espace public

La première proposition d'aménagement pour cet espace permet un gain en espace public notamment grâce à la réunion de la rue du 19 mars et la fin du boulevard Junqua. Sur cet espace, nous totaliserons donc 4 700 m² d'espace public (1 300 m² devant le café de la gare, 2 500 m² sur la partie haute et 900 m² devant la gendarmerie). La partie haute, devant les commerces, sera utilisée afin de créer un espace de parking organisé et séparé de la chaussée. 44 places de stationnement et une place réservée pour les PMR pourra donc être créée. Cet espace permettra de desservir les commerces du pourtour du carrefour et également le café de la gare qui est très fréquenté en fin de semaine. Devant la gendarmerie, l'espace de stationnement est conservé mais une séparation entre la voie de circulation des véhicules et les logements de la gare est mise en place afin de définir et séparer les espaces public piétons des espaces de circulation et de stationnement en donnant ainsi une fonction à cet espace qui est actuellement complètement uniforme et représente un espace public perdu étant à la fois multi usages et en même temps sans réelle fonctionnalité. L'espace de stationnement des bus est également réaménagé.

Grace à ce nouvel aménagement, l'espace public localisé devant le café de la gare augmente considérablement. Cela permettra d'accorder un espace terrasse plus grand pour le café de la Gare mais également créer une véritable séparation entre la terrasse et la chaussée permettant de créer un espace convivial dans un environnement plus agréable et plaisant.

L'espace supplémentaire (en jaune sur le plan masse) pourra être aménagé de plusieurs manières. Cet espace pourrait accueillir de nouvelles constructions de logement et/ou de locaux commerciaux permettant d'apporter un nouveau dynamisme au lieu. Cet espace peut également devenir un nouveau parking ajoutant une vingtaine de place de stationnement.



Schéma 3 : option n°1 pour l'aménagement du carrefour

Option n°2 : Optimisation du stationnement

Cette seconde option permet d'augmenter au maximum l'offre de stationnement sur cet espace en proposant un total de 90 places de stationnement et 2 places de stationnement PMR. Comme le bus Yégo ainsi que l'une des deux navettes estivales desservent cet espace, cela permettrait de jouer le rôle d'un parking relais notamment pendant la période estivale et ainsi réduire les déplacements motorisés dans la commune.



Schéma 4 : option n°2 pour l'aménagement du carrefour

c) Vers le groupe scolaire

Pour répondre aux dysfonctionnements au niveau du groupe scolaire Saint-Joseph avec les stationnements illicites gênants la circulation, voici ce que nous proposons. En effet, lors de la phase de diagnostic, nous avons remarqué que les parents d'élèves avaient tendance à stationner sur les trottoirs gênant la circulation des autres utilisateurs de la voirie mais aussi sur l'espace réservé aux bus scolaires. La sécurité des piétons est donc mise à mal par ces stationnements illicites.

Pour pallier à ce problème de manque de places de parking, le carrefour de la Gare est aménagé de telle sorte à ce que l'offre en stationnements soit augmentée. Ainsi, ne se trouvant pas loin du groupe scolaire (moins de 200 mètres), les parents d'élèves pourront venir chercher leurs enfants sans gêner la circulation le long de l'avenue de Verdun et la rue des Artisans.



Schéma 5 : localisation géographique des équipements

La solution proposée est la suivante : aménager un cheminement piéton et cyclistes de type voie verte dans la rue du 19 mars 1962 ou la rue des Artisans qui relie le groupe scolaire au carrefour de la Gare dans l'esprit de la photo ci-dessous.



Photo 87 : voie verte dans la rue du 19 mars 1962
Source : ISR

Il réside néanmoins une difficulté à cette liaison. C'est son statut juridique. En effet, un trottoir est interdit aux cyclistes (sauf jusqu'à 8 ans), une piste cyclable est interdite aux piétons et une voie verte est normalement une chaussée. Une voie verte ne peut donc pas être un trottoir ni une dépendance d'une voie. Même si cette solution est limitée juridiquement, il faudrait en tenir compte pour réaliser quelque chose dans cet esprit, sécuriser les cheminements piétons et cyclistes et ainsi éviter les congestions sur l'avenue de Verdun.

C. Un déplacement de l'entrée Sud

Cet espace que nous avons qualifié comme étant une entrée du cœur de ville de Capbreton ne ressemble, en réalité, pas à une entrée de ville. En effet, ce lieu est un espace sans vie localisé dans une zone principalement résidentielle. Cet aspect est accentué par la présence des deux parkings de part et d'autre du giratoire et l'absence d'activité.

A l'exception du marché, ce lieu manque de dynamisme et ne permet pas de montrer aux usagers qu'ils pénètrent dans le cœur de ville de Capbreton. La porte d'entrée Sud du cœur de ville se situe quelques mètres plus au Nord de l'avenue Jean Lartigau au niveau du rond-point suivant faisant l'intersection avec la rue Saint-Nicolas. A cette intersection, l'église Saint-Nicolas ainsi que les premiers commerces permettent de marquer une distinction plus nette entre les espaces résidentiels de la ville et le cœur de ville. Ce giratoire correspondrait donc mieux l'entrée du cœur de ville Sud. Sa localisation se trouve sur la carte 3 de ce rapport.

Nous avons donc pris le parti de ne plus considérer le rond-point du Souvenir français comme une porte d'entrée de centre-ville et de prolonger la continuité de l'avenue Jean Lartigau en supprimant la coupure qu'imposait le giratoire au marché. Nous proposons donc de supprimer le rond-point du souvenir français et de faire, de l'avenue Jean Lartigau, une voie de circulation prioritaire. Grâce aux comptages réalisés par le bureau d'étude ISR, l'avenue Jean Lartigau semble être un axe de circulation important emprunté par une moyenne de 3 000 véhicules journaliers et par sens de circulation lors de la période estivale. Cet espace prend donc la fonction de voie de transit permettant de relier le cœur de ville à la RD652 en provenance de Labenne. Les trois voies débouchant sur le giratoire sont deux rues à sens unique et l'entrée/sortie du parking du marché. Comme ces voies sont moins empruntées, la mise en place de « céder le passage » à leur embouchure ne générera pas de congestions importantes.



Schéma 6 : nouvel aménagement au Sud vers le marché comparé à l'ancien

La mise en place d'un croisement à l'indonésienne et la suppression du rond-point permettra un gain en espace public et ainsi l'agrandissement du parking des Cyprès afin de proposer 44 places de stationnement ainsi qu'une place de stationnement réservée pour les personnes à mobilité réduite. L'ajout de 12 arceaux pour le stationnement cyclable sera également possible.

Cet aménagement peut également être envisagé sans les voies de déchaussement permettant de tourner vers le parking du marché ou la rue des Cyprès permettant ainsi de gagner encore en surface aménageable en espace public et notamment d'agrandir le parking des Cyprès afin que celui-ci propose 53 places de stationnement dont une réservée pour les PMR (deux proposition d'organisation du stationnement sont présentées ci-dessous).

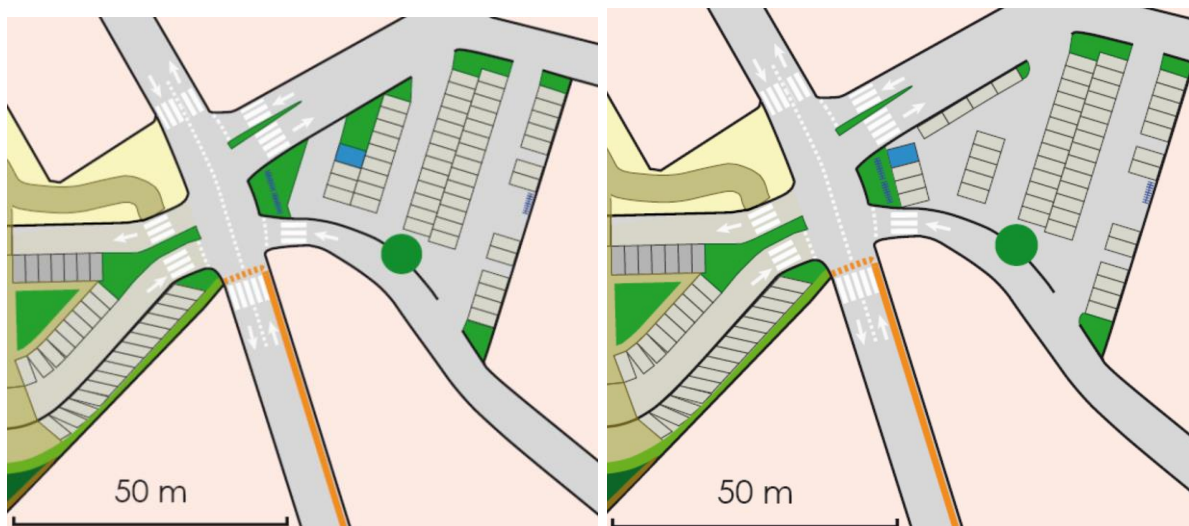


Schéma 7 : deuxième option au niveau du marché

D. Au pont Lajus

L'entrée du niveau du pont Lajus a été modifiée de façon à être en accord avec le nouveau plan de circulation proposé pour améliorer sa fonctionnalité.

Sur le pont, on ne retrouve que deux voies. La troisième voie a été supprimée pour pouvoir continuer la piste cyclable jusque sur le boulevard du Docteur Junqua et rejoindre le carrefour de la gare sécurisant ainsi les cheminements cyclistes.

Le carrefour à feu passera d'un carrefour à trois cycles à un carrefour à deux cycles permettant ainsi une amélioration des débits car les feux sur les allées Marines et le boulevard du Docteur Junqua seront supprimés du fait de leur mise en sens unique.

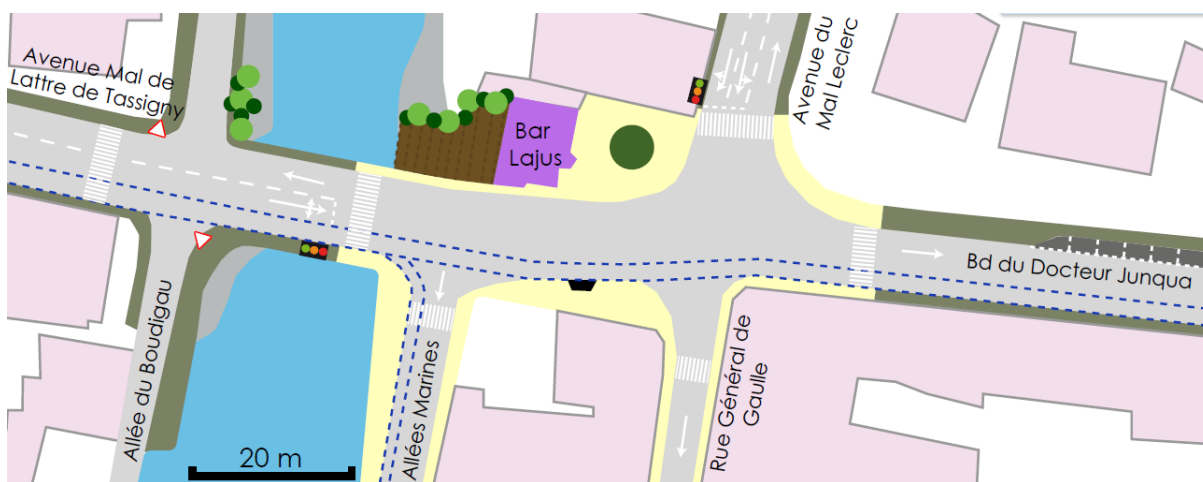


Schéma 8 : nouvel aménagement du pont Lajus

E. Au pont de la Halle

Dans ce premier scénario, nous avons fait le choix de passer les allées Marines en sens unique Nord-Sud, choix justifié dans la partie précédente. Comme l'axe majeur, en plein été, des accès aux plages sera l'avenue Georges Clémenceau (après le pont), il est donc intéressant de supprimer le rond-point actuel afin de réguler le trafic. De plus, il ne met pas forcément en valeur cette entrée de cœur de ville.

Ce choix de suppression du rond-point est justifié par le fait que les ronds-points ont tendance à donner une image « périurbaine » alors qu'ici nous arrivons véritablement au cœur du centre-ville. La mise en place d'un carrefour à feux nous semble donc plus adéquate à la situation. Enfin, le rond-point actuel a un coût d'entretien élevé (avec la fontaine et le parterre fleuri). Le supprimer permettrait de diminuer les dépenses d'entretien de la commune.

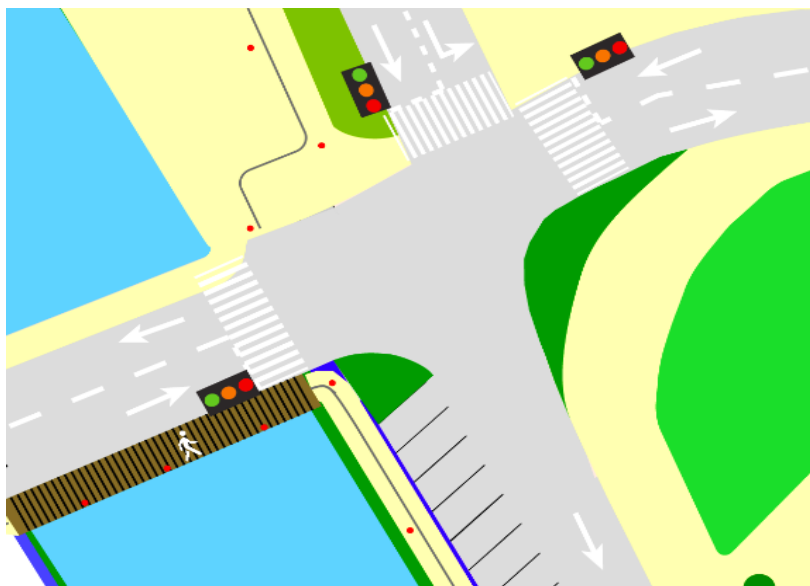


Schéma 9 : aménagement au pont de la Halle

Le passage du rond-point actuel de la Halle à ce type de carrefour à feu est rendu réalisable grâce à une étude de comptage directionnel réalisé aux heures de pointe par le bureau d'étude ISR. Le carrefour à feu permettra alors de réguler et d'optimiser la circulation notamment aux heures de pointe tout en permettant une circulation piétonne facilitée et sécurisée.

Attention, toutefois, la présence de feux permet de réguler la circulation notamment en période estivale. Lorsque ce flux de circulation est moindre (période hivernale), il n'est pas conseillé de laisser les feux clignotants oranges (comme c'est le cas après le pont de Lajus) car cela est accidentogène.

D'un point de vue paysager, lors de la phase de diagnostic, nous avons pu constater que le fronton mur à gauche obstruait une partie de la vue et qu'il n'était pas nécessairement très plaisant à regarder. Nous avons donc pris la décision de détruire le mur à gauche pour ne laisser que le fronton. Ainsi, la vue sera plus dégagée et l'automobiliste, le piéton ou le cycliste aura une meilleure lisibilité de l'espace comme le montre les photos ci-après. Cela permettra une covisibilité d'une rive à l'autre du Boudigau.



Photo 88 : différence de visibilité avec et sans mur à gauche
Cliché : Antony V., 2015

Cependant, ce photomontage sert seulement à imaginer la vue. Il faudra penser à rajouter des filets ou des murs « transparents » pour protéger les joueurs et les riverains des véhicules et des balles.

IV. Une boucle commerciale et piétonne à vocation touristique

Au sein de ce premier scénario, nous souhaitons accroître la fonction commerciale et touristique de la ville. Nous proposons donc un scénario, une ligne directive, avec plusieurs options, plusieurs alternatives auxquelles nous avons pensé.

Le fil conducteur de ce premier scénario est la volonté de créer une boucle commerciale et touristique entre les allées Marines, la rue du Général de Gaulle et les espaces vert et bâtis historiques.

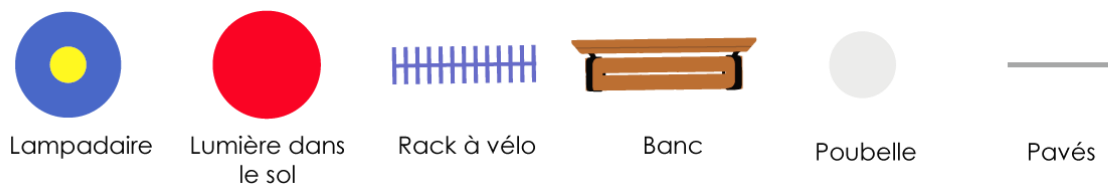


Figure 2 : légende pour les schémas des parties suivantes

A. Moins de voiture, plus de « vie » pour les allées Marines

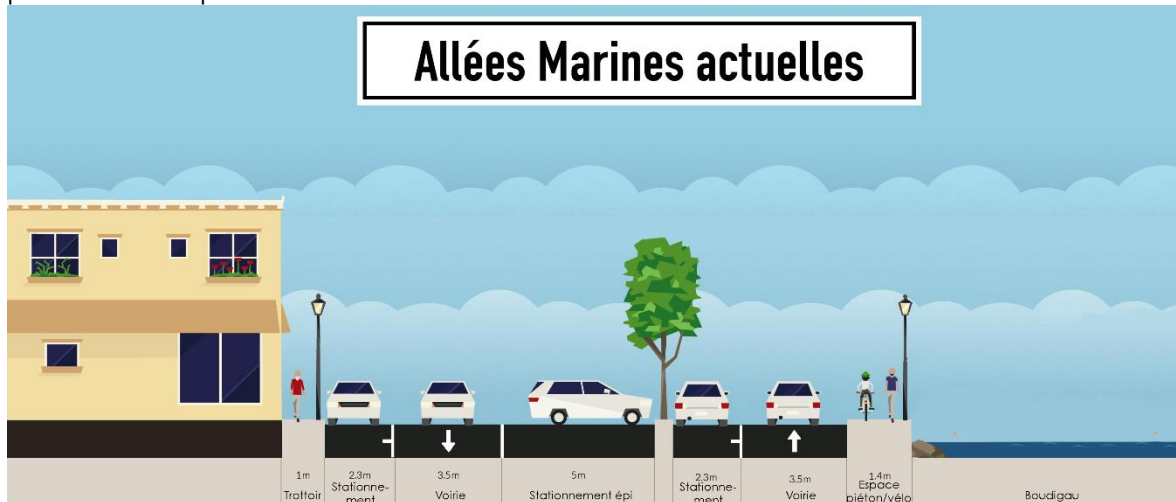
A sein de cette partie, deux options d'aménagement des allées Marines vont être proposées pour ce premier scénario. Ces deux options seront illustrées et positionnées l'une à côté de l'autre afin de pouvoir les comparer. Ce sont évidemment deux options qui ne diffèrent pas dans leur objectif général mais qui présentent deux manières de se représenter cet objectif.



Schéma 10 : réaménagement allées Marine option n°1 et n°2

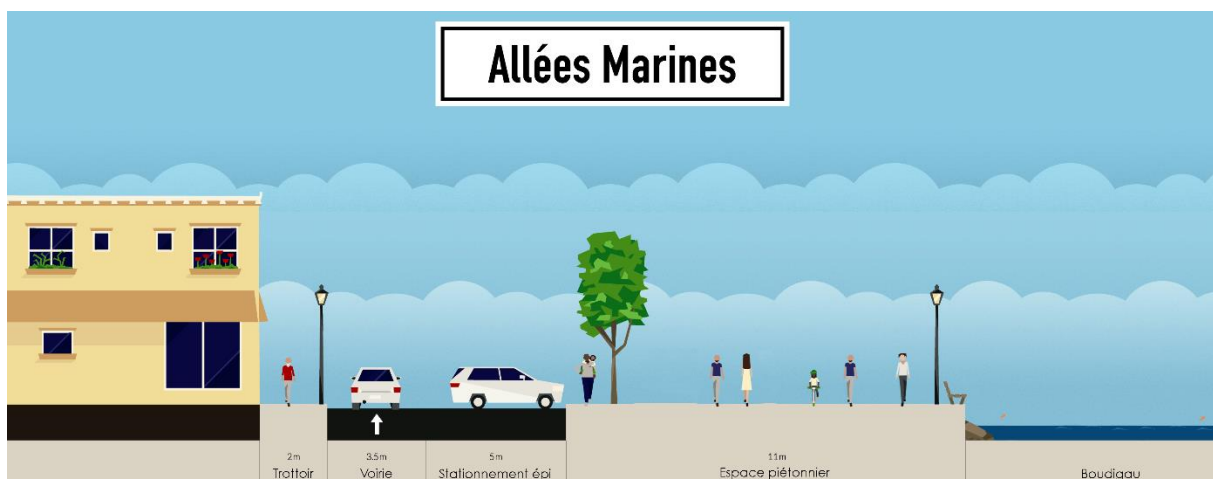
a) Un espace conséquent pour les déplacements piétons

Dans cette première partie, nous allons aborder le sujet des allées Marines qui sont actuellement laissées à l'abandon par les piétons alors qu'elles disposent d'un fort potentiel du fait de leur largeur, de leur cadre naturel avec la présence du Boudigau ainsi que leur proximité avec la rue commerçante (i.e. rue du Général de Gaulle) et multiples liaisons que relie ces deux rues principales. Nous avons donc fait le choix dans ce premier scénario de redonner de la place aux piétons sur les allées Marines. En effet, les allées Marines sont actuellement à double sens comme cette première coupe transversale le montre.



Coupe 1 : allées Marines actuelles
Source : streetmix

C'est donc actuellement 12% de la voirie qui est réservée à la circulation piétonne et cyclable contre 80% pour la circulation automobile et son stationnement. Il faut donc rééquilibrer l'espace voiture-piéton pour que cet axe retrouve le nom de boulevard urbain et que les gens puissent profiter pleinement du cadre paysagé qu'il offre. C'est donc au sein de ce premier scénario que les allées Marines vont passer à une voie sens unique Nord-Sud.

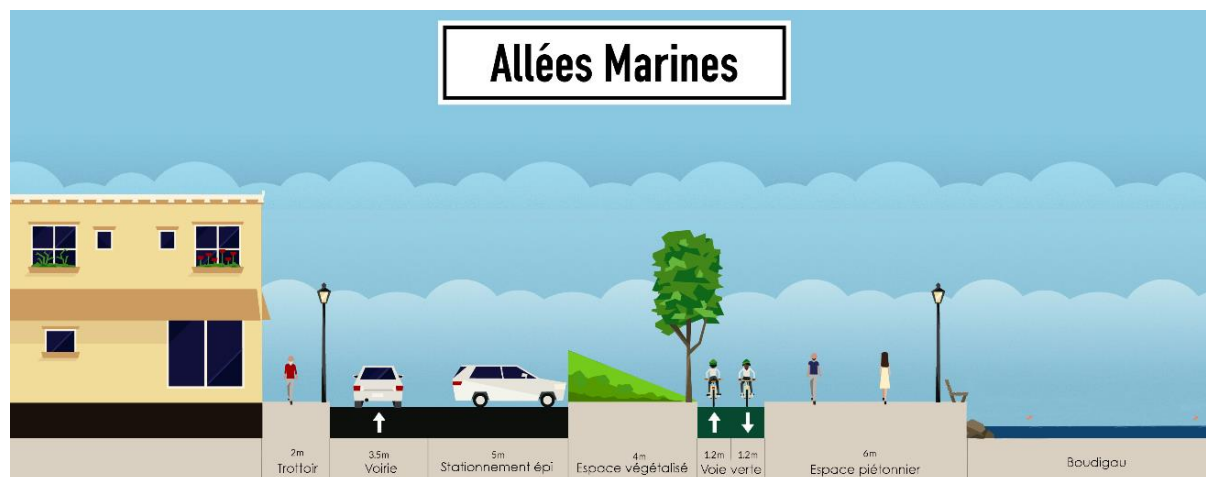


Coupe 2 : allées Marines option n°1
Source : streetmix

Le fait de passer cette rue à sens unique va permettre un aménagement plus large et plus agréable pour les piétons. Nous allons donc redonner à cette rue la fonction de « boulevard urbain ».

Le cadre qu'offriront les allées Marines aux piétons sera agréable avec d'un côté la présence de platanes et d'un espace vert (une friche urbaine) et de l'autre, le Boudigau. Il est important que les piétons puissent s'approprier les lieux, se sentir en sécurité en se déplaçant le long des allées Marines. Cela va donc être le cas en proposant un large espace de balade avec du mobilier urbain (banc, lumière, poubelles) disposés à des distances réduites pour que le plus de personnes puissent en profiter. Pour mieux se rendre compte de l'espace accordé aux piétons, nous pouvons comparer la coupe actuelle de cet axe majeur (représenté précédemment) avec deux coupes représentant les deux options de réaménagement des allées Marines pour le scénario n°1.

La rue est donc passée à sens unique, ce qui permet d'élargir considérablement l'espace réservé aux piétons. En effet, nous sommes ici à 55% d'espaces réservés aux piétons contre 35% pour les véhicules.



Coupe 3 : allées Marines option n°2
Source : streetmix

Dans cette seconde option de réaménagement, il a été choisi, avec l'espace dégagé, de créer une piste cyclable. Les vélos et piétons sont séparés de la circulation automobile et du stationnement par un espace vert « progressif ». C'est-à-dire que plus cet espace vert s'approche des véhicules stationnés, plus la hauteur des plantes qui le composent est élevée. Nous retrouvons ce concept avec le réaménagement des quais à Bordeaux. Cet espace végétalisé permettrait également le drainage des eaux pluviales qui est actuellement un problème dans la ville avec l'imperméabilité des sols.

Ici, toujours 35% de l'espace sera dédié à la voirie, 10% aux vélos et 45% aux piétons. La volonté de privilégier les déplacements est donc bien marquée au sein de ce premier scénario.

Il est à noter qu'il serait possible de faire une voie mixte vélo/bus (en agrandissant l'espace dédié aux vélos) ou piétons/bus afin de privilégier également les transports en commun. En effet, il n'est pas impossible de mettre en synergie piéton et bus comme peut nous le montrer le schéma ci-dessus tiré du Guide Général de la Voirie Urbaine écrit en par le CETUR (Centre d'Etude des Transports Urbains).



Une rue mixte : avantager à la fois les piétons et les transports collectifs.

Illustration du Guide Général de la Voirie Urbaine, p.174 (Certu, 1988)

En effet, dans un centre-ville, la compétition pour l'occupation de l'espace est élevée. Les autobus sont alors ralentis par le surplus de circulation. Le fait de mélanger piétons ou vélos avec les autobus permet à ces derniers d'avoir une desserte au plus proche du centre-ville mais aussi aux piétons de pouvoir accéder facilement aux bus.

Afin d'avoir une vue d'ensemble de cet espace piéton sur les allées Marines suite à leur réaménagement, voici deux schémas (vue du dessus) représentant les deux options énoncées ci-dessus.

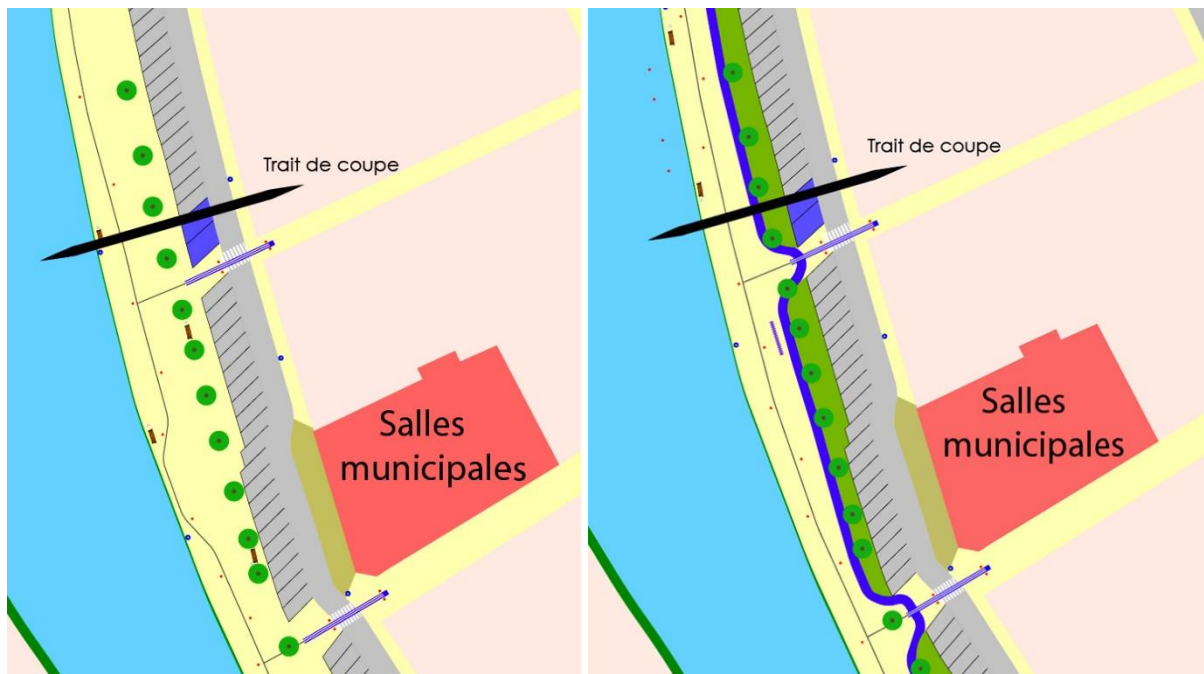


Schéma 11 : allées Marines option n°1 et n°2

On remarque donc que l'espace piéton (représenté en jaune pâle) est conséquent sur les allées Marines. Les piétons vont donc pouvoir s'y balader sans problèmes de largeur de trottoir, de sécurité ou autre.

Cependant, qui dit plus d'espaces pour les piétons, dit moins d'espaces pour les véhicules comme nous avons pu le voir sur les coupes transversales de la rue ci-dessus. Premièrement, comme nous l'avons dit précédemment, une voie de circulation a été supprimée. Avec cette suppression, ce sont également environ cinquante places de stationnements qui vont être supprimées. Le stationnement resterait en épi avant. En effet, ce type de stationnement est propice aux accidents lorsque la rue est fréquentée mais, avec la mise en place d'un carrefour à feux au niveau du pont Lajus, la circulation serait pulsée. Cela signifie donc que l'automobiliste souhaitant repartir de sa place attendrait que les feux tricolores soient au rouge pour repartir. Ainsi, lors de son stationnement en épi avant, l'automobiliste ne gêne personne et la même chose est constatée lorsque celui-ci repart. En aménageant les allées Marines à sens unique, nous passerons alors de 136 places de stationnement actuelles à 84 places.

Mais cela ne veut pas dire moins de clients pour les commerçants, au contraire. Ces stationnements sont principalement dédiés pour les personnes souhaitant se rendre dans la rue commerçante. Cependant, grâce à une étude de l'ISR, il a été remarqué que ces places étaient des places qualifiées de ventouses, c'est-à-dire qu'il n'y a que très peu de renouvellements concernant le stationnement sur les allées Marines. Ce ne sont donc pas les clients potentiels qui les utilisent mais soit les riverains soit les commerçants et leurs employés.

Afin de remédier à ce problème de places ventouses, il serait intéressant de faire du stationnement limité. C'est-à-dire soit le passer en zone bleue avec une limite de temps (10 min, 15, 20, 30 voire 1 heure suivant le type de commerce ou alors passer ce stationnement en stationnement payant. Ce genre de stationnement améliorerait les rotations entre les véhicules et renouvelerait les clients de la rue commerçante.

Cependant, le stationnement payant offre des avantages supplémentaires par rapport à la zone bleue classique :

- le paiement d'un parking a un aspect dissuasif pour les automobilistes (moins de fraudes)
- le système peut être une source conséquente de financement pour les transports collectifs ou la construction de parcs de stationnements
- une source de revenu non négligeable pour la collectivité

Qu'il soit payant ou non, le stationnement à durée limitée permet de répartir l'espace entre plusieurs motifs de stationnement. Le nombre de places réglementées dépend alors du pouvoir attractif du centre-ville et de ses commerces. De plus grâce aux six liaisons permettant de passer des allées Marines à la rue commerçante, l'accès à cette dernière sera donc facilité pour un automobiliste se garant n'importe où sur les allées Marines et le déficit de cinquante places serait donc largement compensé.

Un dernier point sur lequel il est important d'insister concerne la surveillance de ces stationnements limités. En effet, en interrogeant plusieurs commerces, il nous a été répété qu'il n'y avait aucun contrôle de la part de la police municipale concernant les places de stationnements limités implantés depuis peu sur la commune ce qui a conforté nos observations. Ceci est problématique car, si nous mettons en place du stationnement limité, c'est avant tout pour qu'il y ait un roulement au niveau du stationnement des automobilistes. Or, si aucun contrôle n'est effectué, le même problème se posera : l'automobiliste stationnera toute la journée, en infraction, mais ne sera pas sanctionné. Un réel progrès est donc à faire en parallèle de la mise en

place de stationnements limités. Il s'agit de l'augmentation significative, par la police municipale, des contrôles de véhicules stationnés en infraction.

b) L'ouverture de commerces et restaurants sur les allées Marines

Afin de dynamiser ces allées Marines laissées à l'abandon, nous avons opté pour l'implantation de magasins et de bars/restaurants. Ces commerces seront implantés dans un cadre naturel et le respecteront (matériaux adéquats tel le bois local, la brique ou la tuile). Les terrasses des bars/restaurants seront mises sur pilotis afin de déborder sur le Boudigau et ainsi se couper totalement de la circulation automobile. Cette implantation de commerces permet de répondre au souhait énoncé dans ce premier scénario qu'est la réalisation d'une boucle commerciale entre les allées Marines et la rue du Général de Gaulle.

En interrogeant les commerces, il nous est revenu que le centre-ville manquait d'animation, de vie. L'implantation de nouveaux commerces sur les allées Marines aura donc pour objectif de faire vivre cet espace et ainsi accroître le nombre de clients pour la rue commerçante. L'espace créé pour les piétons sur les allées Marines permettrait également d'organiser des événements éphémères tel que le marché de Noël par exemple car « ici, l'hiver, c'est mort » si l'on reprend les termes de l'une des commerçante du centre-ville de Capbreton. Un fond musical pourrait également être mis en place sur les allées Marines mais aussi dans la rue commerçante toujours dans un souci de dynamiser ces espaces.



Schéma 12 : commerces/restaurants options n°1 et n°2

Concernant l'option n°1, il y a quatre commerces, dont leurs natures restent à définir et deux bars/restaurants. Ils ont été implantés en fonction de l'espace disponible entre chaque platane (sur le schéma, l'espace entre chaque platane correspond à la réalité du terrain). Le bâti des deux restaurants est implanté sur le terre ferme tandis que leurs terrasses sont principalement aménagées sur pilotis et débordent sur le Boudigau afin d'offrir un cadre naturel à leurs clients.

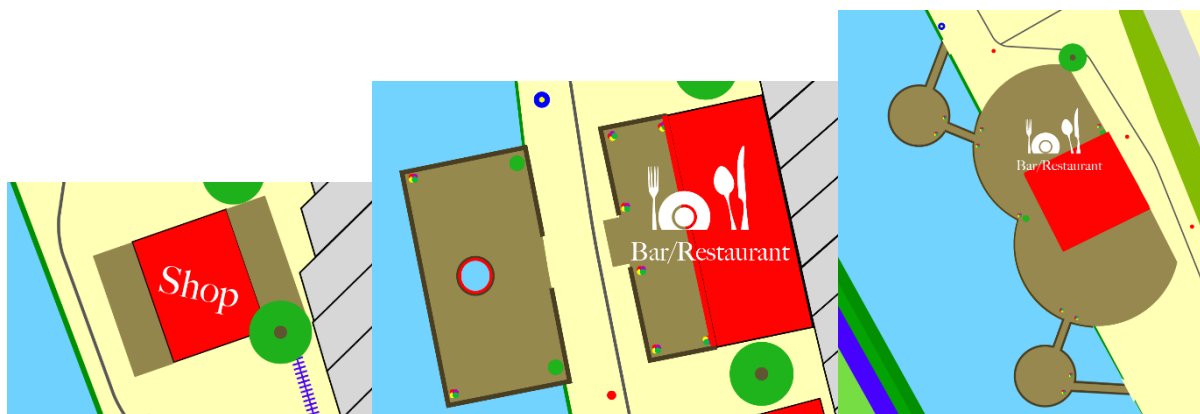


Schéma 13 : commerce option n°1, restaurant 1 option n°1 et restaurant 2 option n°1

Les commerces auront tous les quatre une surface de bâti de 30 m² avec un étalage devant le commerce de 15 m². Le restaurant n°1 de l'option n°1 (celui situé le plus au Nord des allées Marines) a une surface bâti de 55 m² et une terrasse de 90 m². Le second restaurant a, quant à lui, une surface bâti de 95 m² et une terrasse de 250 m². Ce dernier sera installé à la place du local fronton, et dans cette première option, le Fronton disparaîtra.

Ensuite, dans la seconde option les bâtis et les terrasses des trois restaurants identiques de 35 m² de bâti et de 45 m² de terrasse chacun seront entièrement installés sur le Boudigau grâce à des flotteurs et non plus à des pilotis.

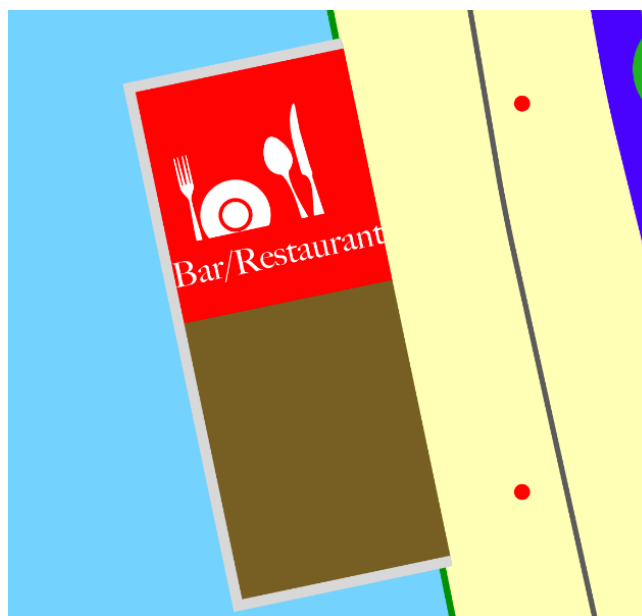


Schéma 14 : bar/restaurant sur flotteurs, option n°2

Nous retrouvons cet aménagement dans la ville de Paris comme le montre la photo ci-dessous.



Photo 89 : aménagement des bords de Seine à Paris
Source : <http://www.lemonde.fr>

Dans cette seconde option, il n'y a pas de commerces. De plus, le fronton est gardé à sa place. Seul le mur à gauche disparaît.



Fronton, avec suppression du mur à gauche

c) Le piéton est guidé vers les pôles attractifs

Malgré ce large espace disponible pour les piétons, ce dernier sera guidé grâce à la mise en place de pavés et de lumières aux sols indiquant la direction générale à suivre pour les piétons. Ces pavés servent, à l'origine, de guidage pour les Personnes à Mobilité Réduite. Nous retrouvons ces pavés et lumières au sol dans les deux options du scénario n°1. Une illustration générale des allées Marine de nuit montrera l'objectif recherché des lumières au sol.

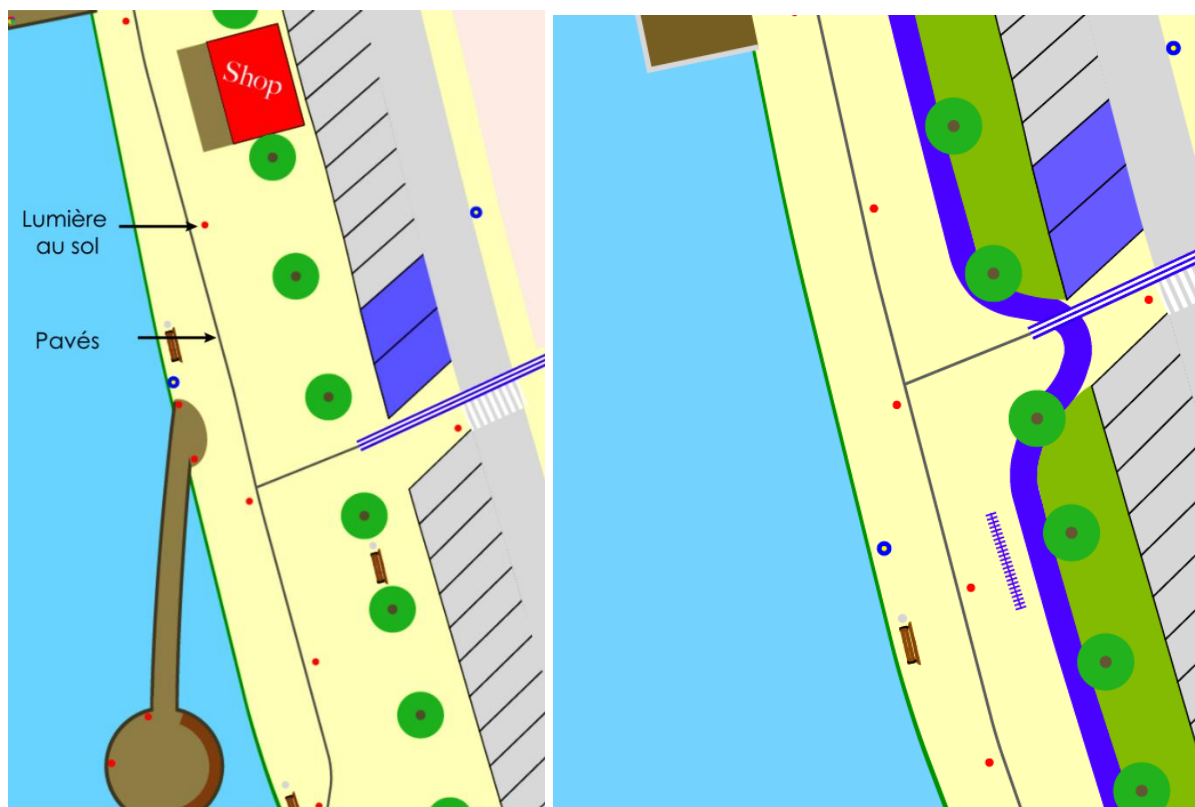


Schéma 15 : « pavés et lumière de guidage du piéton » options n°1 et n°2

Ces pavés partent du pont Lajus pour arriver au niveau du pont de la Halle. Au niveau de ce pont, le piéton pourra alors rejoindre soit le jardin du Boudigau soit la place de l'Hôtel de Ville ou bien rejoindre le chemin touristique piéton qui sera décrit dans la partie suivante. Nous remarquons également que ces pavés se séparent à angle droit au niveau des six entrées de rues reliant les allées Marines à la rue du générale de Gaulle afin d'indiquer la présence de celles-ci. En effet, dans le diagnostic, l'un des principaux dysfonctionnements était le manque de visibilité de ces six rues perpendiculaires aux allées Marines reliant la rue commerçante. Elles sont donc invisibles aux yeux des piétons. Nous allons donc retravailler ces entrées afin de les mettre en valeur et indiquer aux piétons où se situe la rue commerçante. De plus, nous avons la chance d'avoir six rues reliant les deux axes commerciaux de la ville. Elles sont donc incontournables pour le bon fonctionnement de ces deux axes. Les mettre en valeur va permettre une accessibilité accrue à la rue commerçante et donc un re-dynamisme de cette dernière.



Schéma 16 : exemple pour les entrées de la rue commerçante depuis les allées Marines

Nous voyons l'exemple ci-dessus du changement opéré pour la rue Dangou. Mais ces changements seront les même pour chacune des rues perpendiculaires.

Premièrement, les rues seront toutes piétonnes afin d'inviter les piétons à les emprunter. Ensuite, le revêtement de ces rues sera la même que celui de la rue du Général de Gaulle et des allées Marines afin de créer une continuité entre les matériaux et de guider les piétons dans leur cheminement. Les arceaux métalliques bleus seront supprimés ainsi que tous les panneaux d'indications autour de ces rues afin de les épurer.

De plus, aucun passage piéton n'est actuellement en face de ces rues perpendiculaires ce qui n'incite pas les piétons à les emprunter. Six passages piétons seront donc installés aux six entrées des rues. Ils seront bordés de bandes bleues et blanches afin d'attirer l'œil des piétons. Ces bandes traverseront la rue, pour arriver au niveau du revêtement piéton situé le long du Boudigau. Au début de ces bandes colorées, nous pouvons remarquer la présence d'un parallélépipède. Sur celui-ci pourrait être indiqué « Par ici les commerces ». Chacune des rues perpendiculaires pourrait porter un nom particulier (sans toucher à leurs noms d'origine) mais par exemple le nom des bateaux de pêches situés dans le port de Capbreton ou encore le nom des poissons locaux.

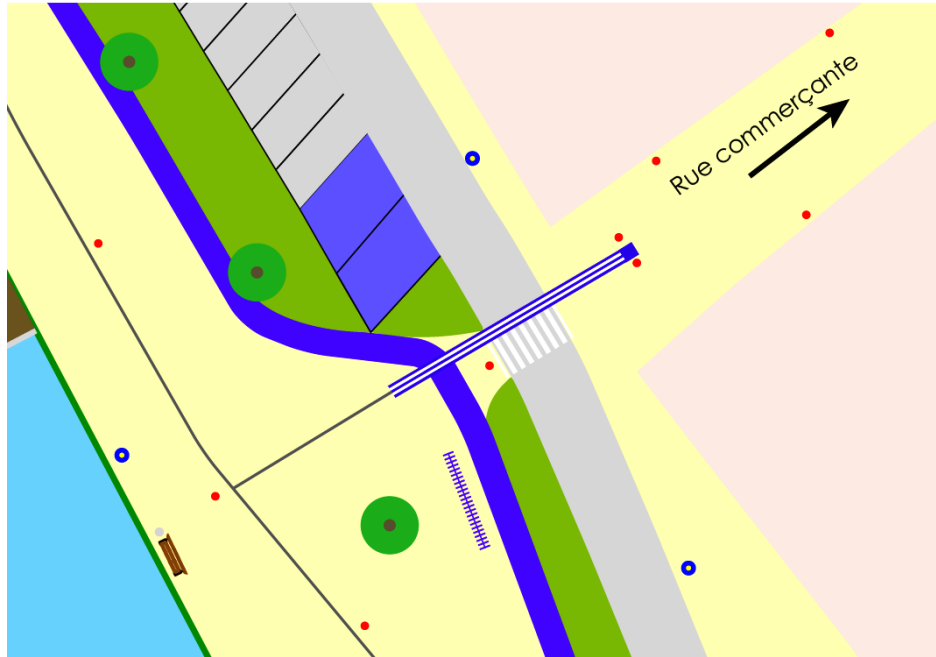
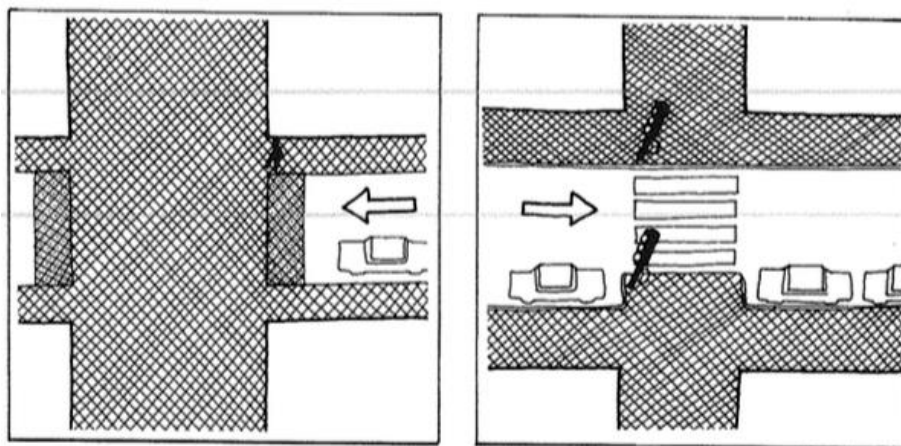


Schéma 17 : vue de dessus, entrée de la rue commerçante

Le schéma ci-dessus représente les bandes bleues et blanches décrites précédemment. Nous pouvons remarquer que ces-dernières sont bien visibles pour les piétons se promenant sur les allées Marines.

Comme nous l'avons décrit précédemment, la visibilité de ces liaisons entre allées Marines et rue du Général de Gaulle est renforcée par la mise en place de pavés au sol et de lumières indiquant la direction à suivre pour se rendre dans la rue commerçante. Ces pavés sont représentés par un trait fin gris foncé et les lumières par un rond rouge sur le schéma ci-dessus

Nous avons fait le choix de mettre des passages piétons pour traverser la rue des allées Marines et non pas de laisser en continu le revêtement au sol piéton. En effet, le flux de voiture sur les allées Marines est trop important pour penser à une rupture de la voie de circulation automobile et une continuité de la voie piétonne. Ceci est expliqué dans le schéma tiré du Guide Général de la Voirie Urbaine.



Traversée d'un espace piéton par un axe secondaire, une voie de desserte : il y a rupture de la voie de circulation automobile et continuité de la voie piétonne.

Traversée d'un espace piéton par un axe de circulation important : il y a rupture de la voie piétonne et continuité de la chaussée.

Illustration du Guide Général de la Voirie Urbaine, p.32 (Certu, 1988)

Enfin, concernant l'option n°1, une grande passerelle va être aménagée au milieu des allées Marines permettant de pouvoir marcher au-dessus du Boudigau et de rejoindre l'autre berge du canal et le jardin du Boudigau.



Schéma 18 : vue générale de la passerelle puis vue zoomée

Cette passerelle sera composée d'un grand cercle de 90 m² et de deux autres cercles plus petits de 30 m² chacun. Les piétons pourront soit se balader sur celle-ci ou alors s'asseoir grâce aux bancs disposés le long des cercles.

Les lumières présentes sur la passerelle éclaireront cette dernière mais aussi le Boudigau afin de rappeler sa présence la nuit. Enfin, pour conclure sur le Nord des allées Marine et leur réaménagement, nous allons illustrer cet axe de nuit afin de pouvoir comprendre l'importance des lumières au sol.



Schéma 19 : ambiance de nuit

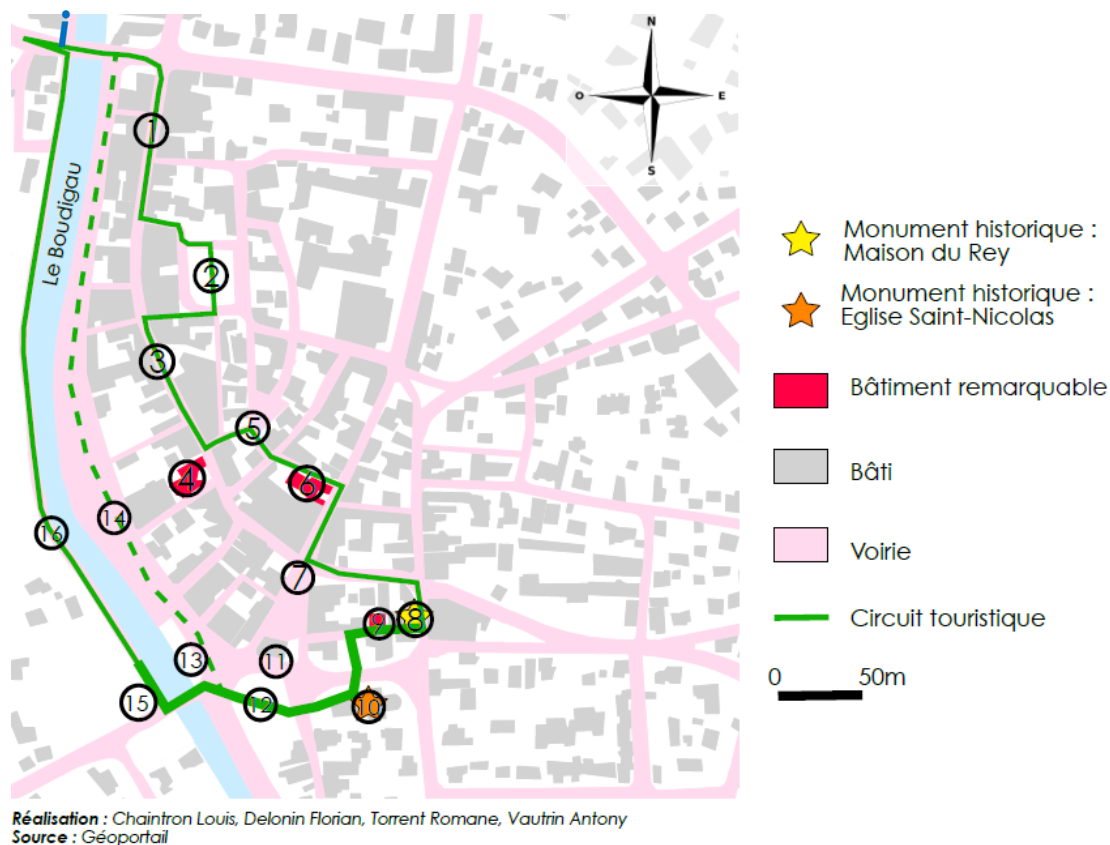
Les lumières seront donc un cheminement de nuit pour le piéton dans les allées Marines.

B. A une échelle plus large pour le tourisme

Le centre-ville de Capbreton dispose initialement d'un seul circuit touristique au centre-ville. Mis en place par l'Office de Tourisme, il permet de se promener en centre-ville et de rejoindre le vignoble beaucoup plus au Sud. Cependant, le circuit n'est pas bouclé et sa fin est loin du départ ce qui bloque les touristes à le terminer. Le boucler

sur une plus petite distance et un périmètre plus petit inciterait sûrement plus de personnes à l'emprunter et à le terminer.

Comme notre projet a pour vocation de dynamiser le centre-ville, le trajet doit passer par les nouveaux espaces qui seront aménagés. Voici ce que cela donnerait sachant que le point de départ se trouve à l'Office de Tourisme représenté par le « i » sur la carte.



Carte 29 : circuit touristique en centre-ville proposé

Suite au diagnostic, nous avons pu voir que le centre-ville disposait d'une grande capacité en termes de patrimoine. Proposer un parcours retraçant la culture basco-landaise peut être une idée à développer. En effet, sur ce trajet, le touriste est invité à rejoindre cinq bâtiments et un équipement dont l'architecture est typique de la côte landaise (étapes 2, 4, 5, 7, 8 et 12).

De plus la boucle passe par les allées Marines et la rue commerçante. Cette boucle a aussi une vocation commerciale car elle invite les piétons à emprunter la rue commerçante et les allées Marines qui vont énormément gagner en dynamisme avec les aménagements énoncés dans ce rapport.

En fin de parcours, pour retrouver le calme et la sérénité, le trajet passe par la rive gauche du Boudigau et son jardin ainsi que le cheminement piéton expliqué dans la partie suivante.

Voici le détail ainsi que les intérêts présents des étapes :

Etape	Nom	Intérêt
1	Les rues du centre-ville	Renforcement de l'activité commerciale
2	Place Yan Dou Gouf et la médiathèque	Patrimoine culturel

3	Rue du Général de Gaulle	Renforcement de l'activité commerciale
4	La Maison de l'Oralité et du Patrimoine	Patrimoine culturel
5	Place des Platanes	Détente
6	Ancien couvent	Patrimoine culturel
7	Place de l'Hôtel de Ville	Patrimoine culturel et renforcement de l'activité commerciale
8	La Maison du Rey	Patrimoine culture
9	7 rue du Prieuré	Patrimoine culturel
10	Eglise Saint Nicolas	Patrimoine culturel
11	La Mairie et l'Hôtel de Ville	Patrimoine culturel
12	Le square Mouloudji	Détente
13	Le fronton	Patrimoine culturel et sport
14	Les allées Marines	Renforcement de l'activité commerciale
15	Le jardin du Boudigau	Détente
16	Le Boudigau et son allée	Détente et caractéristique de la ville

Tableau 19 : résumé des étapes du parcours touristiques

C. Cheminement piéton, touristique

Au sein de cette partie, nous allons aménager un cheminement piéton qui reliera le futur jardin du Boudigau à la maison du Rey en passant par le square Mouloudji, l'Eglise Saint-Nicolas et le centre paroissial qui sont tous, actuellement, laissés en retrait et séparés les uns des autres soit par des routes, des stationnements, ou des murets de béton blanc. Ce cheminement piéton permettra, dans un premier temps, de mettre en valeurs les espaces verts et le patrimoine architectural de la ville mais également de créer une ambiance paisible et conviviale au cœur de la ville.

Afin de se représenter le cheminement pensé, voici un schéma de ce-dernier ci-dessous. Le cheminement est toujours matérialisé pour des pavés et lumières au sol comme pour les allées Marines.



Schéma 20 : représentation du cheminement touristique

Afin de n'oublier aucun détail, nous allons effectuer la description de chaque aménagement effectué en commençant par le jardin du Boudigau (départ) et en terminant par la Maison du Rey (arrivée).

Les personnes souhaitant se rendre au jardin du Boudigau pourront ensuite emprunter le cheminement piéton pour se rendre en centre-ville (le cheminement piéton est matérialisé par un trait gris sur le schéma ci-dessus). En sortant du jardin, il faudra donc traverser la rue George Clemenceau grâce à un revêtement au sol adapté et un passage surélevé permettant le ralentissement des voitures.



Ensuite, les personnes arriveront à une passerelle en bois qui permet de traverser le Boudigau. Cette dernière est uniquement réservée aux piétons. Une première option consiste à ne pas aménager de passerelle en bois et de faire passer les piétons sur un trottoir le long du pont de la Halle.



Schéma 21 : avec passerelle et sans passerelle

Une fois cette passerelle traversée, le piéton arrive sur la rive droite du Boudigau. Il va ensuite descendre le long du Boudigau en empruntant un chemin réservé aux piétons (revêtement au sol correspondant à celui se trouvant dans la rue du Général de Gaulle) puis traverser la voirie toujours grâce à un dos d'âne et un revêtement au sol adapté. Il arrive ensuite au square Mouloudji où deux options vont être proposées. Pour ces deux options, une grande partie du muret en béton blanc entourant le square a été supprimée permettant ainsi une meilleure visibilité de l'espace vert mais également faisant de ce-dernier un espace plus ouvert.

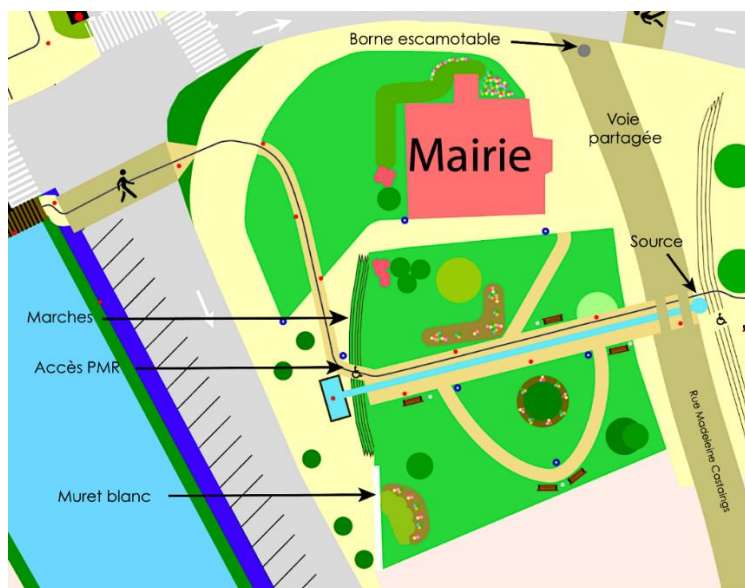


Schéma 22 : square Mouloudji option n°1

Afin de réaliser ce nouvel aménagement, le muret blanc a laissé place à de longues marches permettant d'ouvrir l'espace sur le Boudigau. Un accès PMR a été placé au milieu de ces marches.

Le piéton suit la source qui actuellement se déverse dans un caniveau. Cette source va donc être exploitée en la faisant couler au centre du square Mouloudji pour arriver en contrebas dans un petit bassin. L'exploitation de cette source va permettre de dégager une ambiance de tranquillité à cet espace vert ce qui est intéressant d'autant plus que ce dernier se situe en plein centre-ville. Du mobilier urbain tel que des bancs, poubelles, lampadaires et lumières au sol seront également placés le long du cheminement piéton.

Afin de sécuriser la circulation des piétons, nous avons fait le choix de passer la rue Madeleine Castings en voie partagée uniquement accessible aux riverains habitants dans cette rue. Ces derniers accéderont à cette rue avec les badges permettant l'ouverture de la borne escamotable. De plus, il est difficile de rendre une rue entièrement piétonne car il faut toujours réserver un accès pour les pompiers et parfois un accès pour le ramassage des poubelles. Mais le fait de passer cette rue en voie partagée permettra une circulation plus libre des piétons entre le square Mouloudji et l'Eglise Saint-Nicolas. De plus, au sein de notre diagnostic, nous avons remarqué que cette rue était beaucoup empruntée par les personnes souhaitant se rendre, en vélo ou à pied, au marché couvert. Au vu de la taille des trottoirs que cette rue propose, il serait donc utile de la rendre piétonne. Seulement, il y a des garages privés dans cette rue, il faudra donc, à partir du square jusqu'à la fin de la rue, autoriser l'accès des riverains à leur garage d'où le choix de voie partagée.

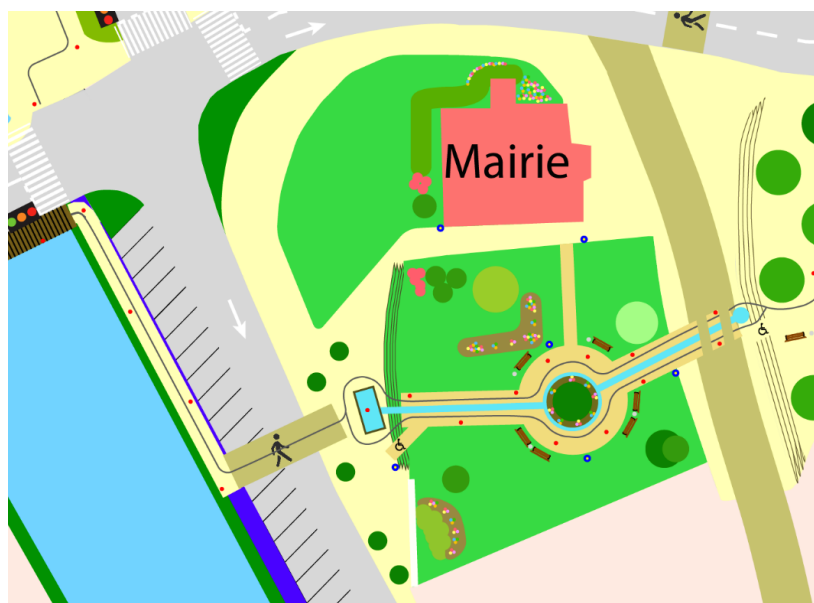


Schéma 23 : square mouloudji option n°2

Dans cette seconde option, le cheminement piéton reliant le pont de la Halle au square Mouloudji arrive au niveau du bassin de la source. Cela permet aux piétons d'arriver directement sur ce dernier mais cela permet également aux véhicules sortant du carrefour au Nord de la Mairie et se dirigeant vers le Sud des allées Marines de ne pas avoir à s'arrêter quelques mètres après avoir accélérer.

De plus, le cheminement de la source a été revu. Il circule autour de l'arbre central de la place. Avec cette seconde option, c'est la centralité du square qui va être revue.

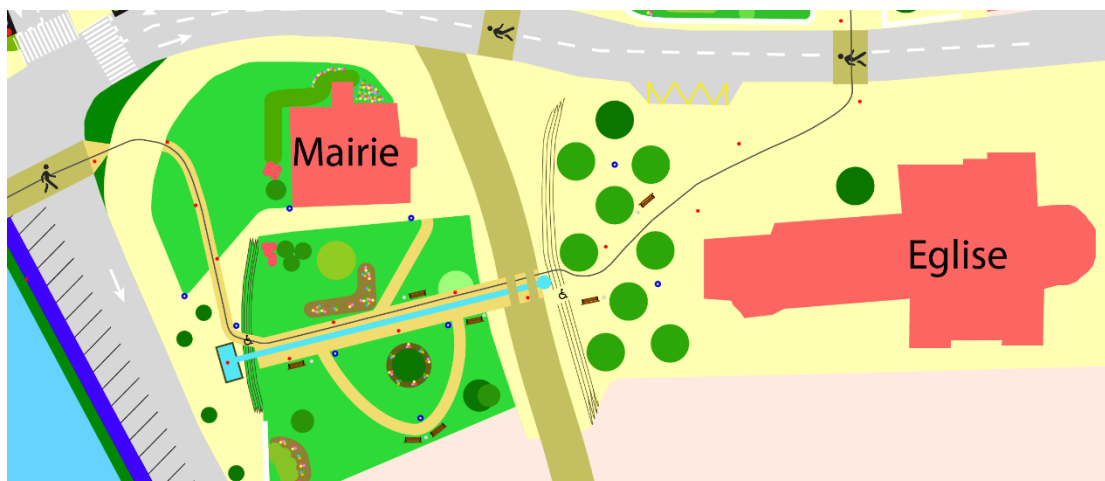


Schéma 24 : liaison Square Mouloudji et église Saint-Nicolas

Actuellement, la vue de l'Eglise vers le square Mouloudji et vice-versa est rendue difficile à cause des voitures stationnant de part et d'autre de la rue Madeleine Castings ainsi que des murets de bétons blancs implantés tout au long de la place de l'Eglise. En faisant de la rue Madeleine Castaings une voie partagée, il n'y aura plus de voiture en stationnement devant ces deux espaces publics. De plus, en cassant le muret blanc et en le remplaçant par des marches, cela va contribuer à ouvrir ces deux espaces et les rendre ainsi accessibles à tous et pour tous avec la présence d'un arrêt de bus, d'une rampe PMR et des marches tout le long de la place de l'Eglise. Les pavés au sol indiquant le cheminement piéton continueront vers le centre paroissial et le presbytère.

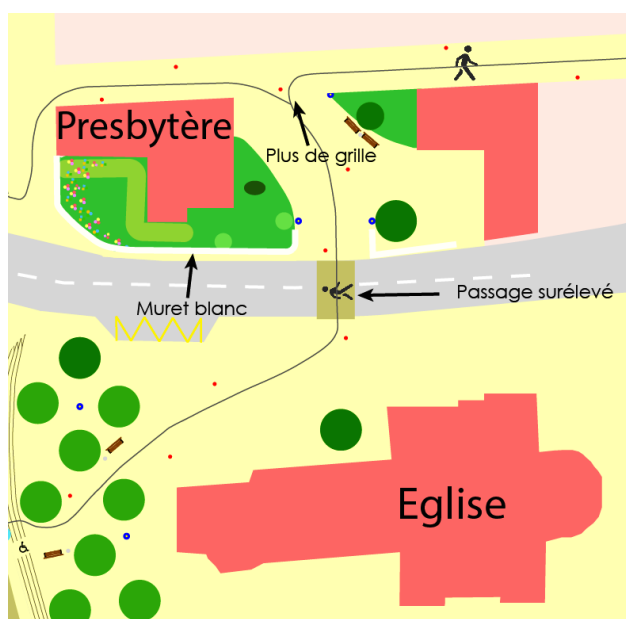


Schéma 25 : liaison église saint-nicolas et Presbytère

Ici la liaison entre ces deux équipements est une nouvelle fois matérialisée par un dos d'âne et un revêtement au sol particulier sur la route. Nous avons fait le choix de garder le muret en béton au niveau du presbytère car celui-ci diffère des autres murets énoncés précédemment. En effet, ils sont plus petits, n'obstruent pas la vue et sont plus esthétiques. De plus, il ne serait pas intéressant de les casser car ils délimitent un espace vert inaccessible aux piétons.

Un dernier élément concernant cet aménagement est la suppression complète des grilles au Nord du presbytère qui empêchaient les piétons de rejoindre soit la place de l'Hôtel de Ville soit la maison du Rey. Le presbytère était donc un « cul-de-sac ».

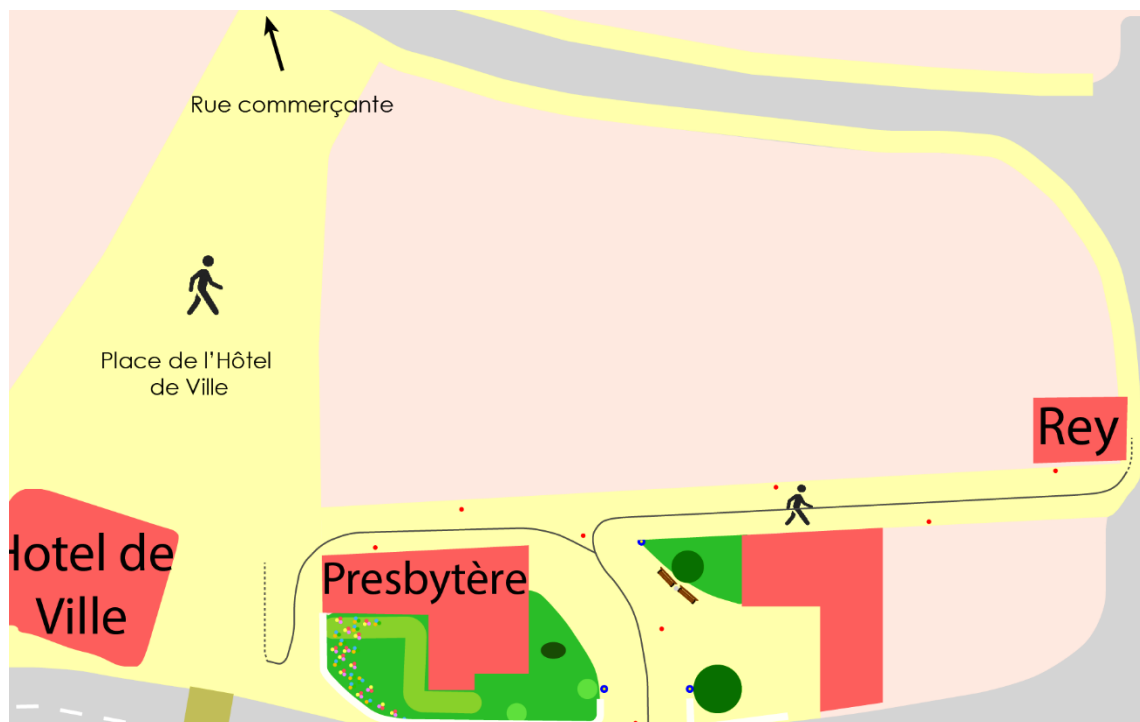


Schéma 26 : liaison presbytère - place de l'HdV - maison du Rey - rue commerçante

Une fois l'espace du Presbytère franchi, les piétons ont deux options :

- regagner la place de l'Hôtel de Ville en tournant à gauche
- visiter la maison du Rey en tournant à droite.

A partir de la maison du Rey, les piétons pourront rejoindre la rue commerçante en empruntant le trottoir qui leur est réservé de la même teinte que le reste de l'espace public. En effet, nous avons énoncé dans le diagnostic que la fin de la rue commerçante (et donc de son revêtement au sol) avait été décidé avant la maison du Rey. Ce n'est donc plus le cas ici.



Photo 90 : revêtement actuel devant la Maison du Rey et celui de l'aménagement
Cliché : Louis C., 2015

Cette dernière étape du cheminement piéton, permet de mettre en valeur la maison du Rey qui est actuellement peu mise en valeur et peu visitée.

Enfin, la rue du prieuré étant accessible aux piétons et aux riverains à l'aide d'une borne escamotable, cela ne pose pas de problème de sécurité et de partage d'espace.

Nous pouvons facilement remarquer que le choix de donner plus d'espaces aux piétons dans le cœur de ville a été privilégié. De plus, cet aménagement permet de mettre en valeur les différents espaces structurant le cœur de ville et de les relier les uns aux autres. Les piétons pourront alors circuler facilement au sein de ces espaces et en toute sécurité.



Schéma 27 : cheminement touristique vue de nuit

Le schéma ci-dessus représente le cheminement piéton de nuit avec les lumières incrustées dans le sol qui « guident » les piétons dans leurs déplacements. Nous pouvons remarquer qu'au niveau de la passerelle, des lumières seront posées dessus mais aussi en dessous afin d'éclairer également le Boudigau pour rappeler sa présence.

V. Etendre la fonction commerciale au Sud et au Nord

A. Le marché couvert Yan Dou Gouf

Le marché couvert de Capbreton est l'un des principaux lieux commerciaux de la commune mais aussi un espace de rencontre. En effet, le marché a lieu trois fois par semaine (mardi, jeudi et samedi) et est fréquenté par les Capbretonnais tout au long de l'année mais aussi par les touristes venant le week-end et en période estivale.

D'après le diagnostic réalisé sur cette espace, nous avons pu nous rendre compte que, du fait de sa position géographique (situé au Sud du centre-ville) d'une part et de ses aménagements extérieurs (espace de stationnement important, points-noirs paysager, etc.) d'autre part, ce centre d'intérêt nécessite une requalification.

De ce fait, il convient de faciliter son accès, de retraiter architecturalement les façades de cet édifice afin de marquer physiquement et visuellement les entrées du bâtiment et enfin de modifier l'espace de stationnement afin d'installer de nouveaux espaces publics. A terme, cet équipement aura pour objectif de remplir sa fonction commerciale tout en incitant les visiteurs et les différents types d'usagers (piétons, cyclistes, etc) à s'y rendre de manière simple et sécurisée afin qu'il devienne un vrai lieu d'espace public et d'échanges.

a) Conditions d'accès au marché

Le marché couvert dispose de cinq entrées :



Schéma 28 : plan des entrées du marché couvert

Pour les piétons et cyclistes, l'accès se fera soit par :

- la rue Madeleine Castaings (espace partagé) débouchant sur l'entrée Nord
- les allées Marines et notamment la voie verte utilisée par les usagers venant du Nord des allées Marines ou du jardin du Boudigau, ils pourront rentrer dans le marché couvert par l'intégralité des entrées
- depuis la bande cyclable longeant la RD652 ou le parking des Cyprès débouchant sur l'entrée Sud du marché couvert

Pour les véhicules motorisés des visiteurs, ils pourront se stationner :

- le long des allées Marines débouchant sur l'entrée Nord
- le parking du marché débouchant sur les entrées Ouest et Sud du marché
- le parking des Cyprès débouchant sur l'entrée Sud

Pour les véhicules motorisés des commerçants du marché, l'accès se réalisera par l'entrée Ouest (en face de la police municipale). De plus, cette entrée est peu utilisée par les visiteurs pour s'introduire dans le marché, c'est pourquoi des conteneurs enterrés seront installés à cet emplacement afin de compenser leur suppression de leur endroit actuel le long du Boudigau.



Photo 91 : conteneurs actuellement présents sur le parking du marché
Cliché : Romane T., 2015



Photo 92 : conteneurs enterrés présents sur la commune à installer au marché couvert
Cliché : Florian D., 2015

b) Repères visuels et architecturaux

Le diagnostic réalisé sur le marché couvert a permis de souligner que les entrées du marché n'étaient pas clairement identifiées physiquement mais seulement avec un panneau et ne possédaient pas une réelle valeur architecturale.



Photo 93 : actuelle entrée Nord du marché couvert
Cliché : Florian D., 2015

Le retraitement architectural de cet édifice porte ainsi sur la modification de ses façades. La mise en place de bandes verticales blanches et bleues aux entrées permet d'attirer le regard du visiteur et chaque entrée serait identifiée avec l'inscription « marché couvert ». Le choix de la couleur blanche est en accord avec le crépi des façades du marché couvert tandis que la couleur bleue s'accorde avec la couleur des poutres formant la charpente du bâtiment. La présence de ces bandes marque visuellement la présence d'un espace à vocation commerciale du centre-ville en accord avec celles permettant de joindre les allées Marines et la rue du Général de Gaulle et au local commercial Lajus.



Modélisation 1 : future entrée Nord du marché couvert

Afin d'assurer une cohérence architecturale sur l'ensemble du bâtiment, l'entrée Sud possédera les mêmes caractéristiques architecturales afin que l'utilisateur puisse posséder les mêmes repères visuels.



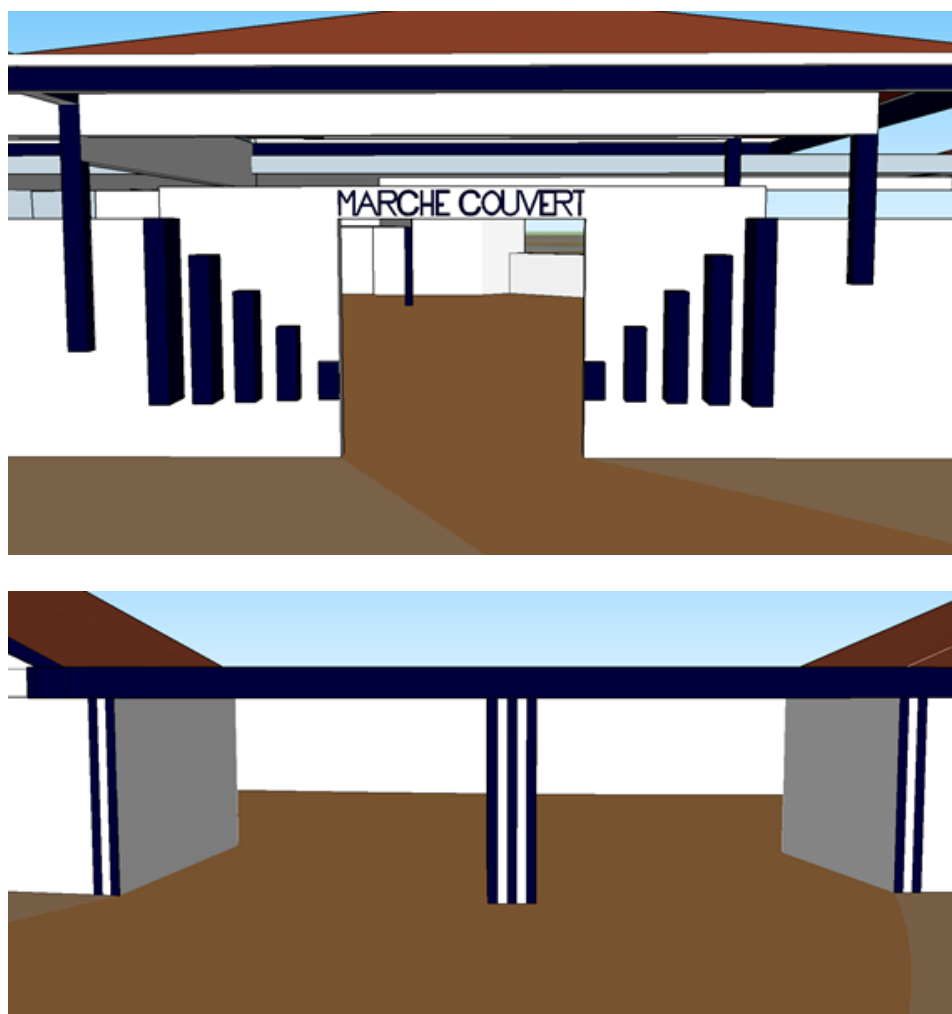
Modélisation 2 : future entrée Sud du marché couvert

Les entrées situées sur la façade Ouest sont également peu visibles et ne présentent pas de qualité architecturale particulière. En effet, le stationnement de véhicules à proximité de ces passages ne permet pas à l'utilisateur de les identifier comme entrée dans le marché.



Photo 94 : actuelles entrées Ouest et Nord-Ouest du marché couvert
Cliché : Florian D., 2015

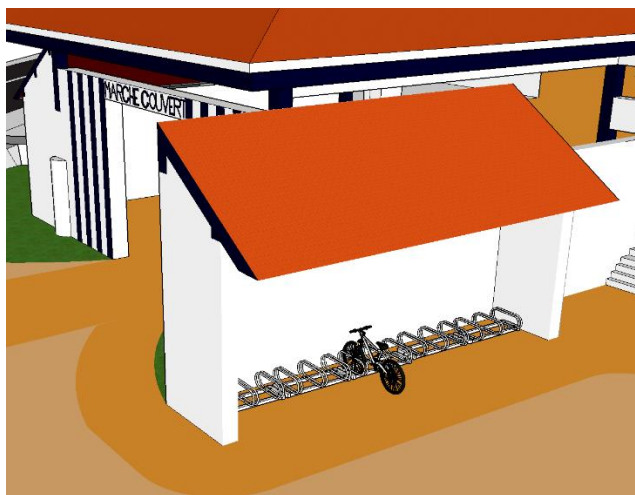
De plus, aucune signalétique ou repère visuel marque la présence physique de ces entrées. Les abords du bâtiment seront requalifiés en espace publics au détriment de places de stationnement (description ci-après), il est donc nécessaire que l'utilisateur possède des repères afin d'identifier facilement ces entrées et pouvoir accéder à l'équipement. Il est possible d'utiliser de nouveau les bandes de couleurs bleues et blanches, mais aussi en implantant des structures en bois (ou béton) de couleur bleue sur la façade de l'édifice, possédant des gabarits différents créant ainsi un effet visuel se rapprochant de celui des bandes bicolores tout en ajoutant une valeur architecturale à cette construction.



Modélisation 3 : futures entrées Ouest et Sud-Ouest du marché couvert

D'autre part, l'une des orientations retenue pour réaliser les scénarios d'aménagements et de rééquilibrer l'offre de stationnement cycliste et véhicules motorisés. Le marché couvert est un équipement fréquenté par des usagers s'y rendant en vélo, cependant l'offre de stationnement correspondante (rack à vélo) reste insuffisante et à des emplacements peu visibles.

L'instauration de deux parkings à vélo couvert proches des entrées Nord et Sud permettrait d'augmenter l'offre de stationnement cycliste tout au long de l'année car ces aménagements disposeraient d'une toiture similaire à celle du marché couvert (avec des tuiles canals), un crépi blanc identique à celui de ce bâtiment et enfin une charpente possédant également des poutres bleues.



Modélisation 4 : abris vélos

c) Requalification du parking du marché

Comme nous l'avons dit précédemment, la requalification du marché s'accompagne de la réorganisation de l'espace de stationnement et des espaces publics entourant celui-ci.

Supprimer la fonction de voie de transit

Afin de clarifier les fonctions de ce nouvel espace. Nous prenons le parti de supprimer sa fonction de voie de transit pour les véhicules motorisés. Les véhicules arrivant du Nord des allées Marines (les allées Marnes sont désormais en sens unique dans le sens Nord-Sud) et ne souhaitant pas se stationner sur le parking mais simplement rejoindre l'avenue Jean Lartigau ou la rue des Cyprès ne devront plus traverser le parking du marché mais devront emprunter la rue Esby afin de rejoindre leur destination.

Afin d'encourager les usagers à emprunter cette rue plutôt que de traverser le marché, la fonction de parking doit être plus clairement affichée. Cela nécessite la mise en place d'une signalétique afin de correctement diriger les véhicules motorisés désirant se rendre sur l'avenue Jean Lartigau ou la rue des Cyprès. De plus, l'entrée du parking doit être clairement marquée, notamment par la présence d'un panneau indiquant le parking ainsi que son nombre de place, mais, afin de réellement marquée l'entrée du parking, des poteaux blanc et bleus (comme ceux marquant les rues piétonnes, les entrées du marché couvert, etc) peuvent être installés de part et d'autre de l'entrée Nord (et de l'entrée Sud également).

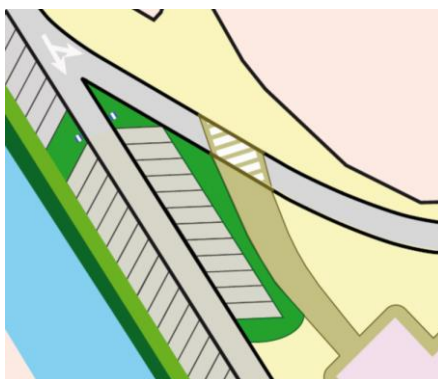


Schéma 29 : vue de dessus de l'entrée du parking



Modélisation 5 : poteaux indiquant le parking du marché

Enfin, dans le cas de la mise en place d'une politique de réglementation du stationnement dans le centre-ville et notamment la mise en place d'un stationnement bleu limitant le temps de stationnement le long des allées Marins, la délimitation des entrées du parking du marché peut également permettre de marquer un changement dans la réglementation du stationnement. Afin d'inciter l'utilisation du parking du marché par les riverains et les employés des commerces, le stationnement sur le parking du marché peut être décidé comme libre et sans contrainte de temps (à l'exception des jours de marché où le stationnement sur ce parking doit être laissé libre pour permettre l'installation des stands temporaires).

Réorganisation du stationnement

Une organisation et une délimitation plus claire des places de stationnement dans le parking permettront dans un premier temps de définir des stationnements réservés pour les personnes à mobilité réduite. Ces places seront au nombre de 4 conformément à la réglementation et seront localisées à proximité des entrées du marché couvert afin que le marché soit le plus accessible pour les PMR.

La réorganisation du stationnement permettra également de définir des espaces publics uniquement piétonniers. Actuellement, le parking du marché est un espace majoritairement dédié à la voiture et le piéton trouve difficilement sa place dans cet espace. Une voie mixte piétons-cyclistes longera la berge du Boudigau permettant aux piétons sortant de leur véhicule de circuler sur un espace séparé et de ne plus avoir à circuler sur la chaussée. De plus, les espaces étant en vis-à-vis directes avec les entrées du marché couvert ne seront pas autorisés pour le stationnement. Cela permettra de définir des bandes réservées permettant une traversée de la chaussée plus sécurisée pour les piétons. Au-delà d'améliorer la sécurité des piétons, cela permettra également de mettre en valeur les entrées du marché.



Schéma 30 : organisation du stationnement autour du marché

Pour l'organisation du stationnement de la partie Sud du marché deux options sont ici proposées.

Option n°1 : végétalisation de l'espace

Cette première option réduit le nombre de place de stationnement ramenant celui-ci à 124 places et 4 places de stationnements réservées PMR contre 150 actuellement. Cette option permet cependant d'aménager un espace végétaliser au centre du parking permettant ainsi de diminuer l'aspect minéral de l'espace et améliorant la valeur esthétique du lieu. Ce premier aménagement permet également de créer un cheminement piéton débutant au niveau de l'entrée Sud du marché et rejoignant le coin à l'extrême Sud-Ouest du parking où un aménagement de détente sur le Boudigau pourra être proposé pour les piétons.



Schéma 31 : option n°1 pour l'organisation du stationnement Sud

Option n°2 : optimisation du stationnement

Cette seconde option permet de retrouver le nombre de place de stationnement quasi égal à celui actuel. Avec cet aménagement le choix est porté de privilégier au maximum l'offre de stationnement afin de compenser la suppression de stationnement le long de la partie Nord des allées Marines. Le parking du marché totalisera 140 places de stationnement et 4 places réservées pour les personnes à mobilités réduites.

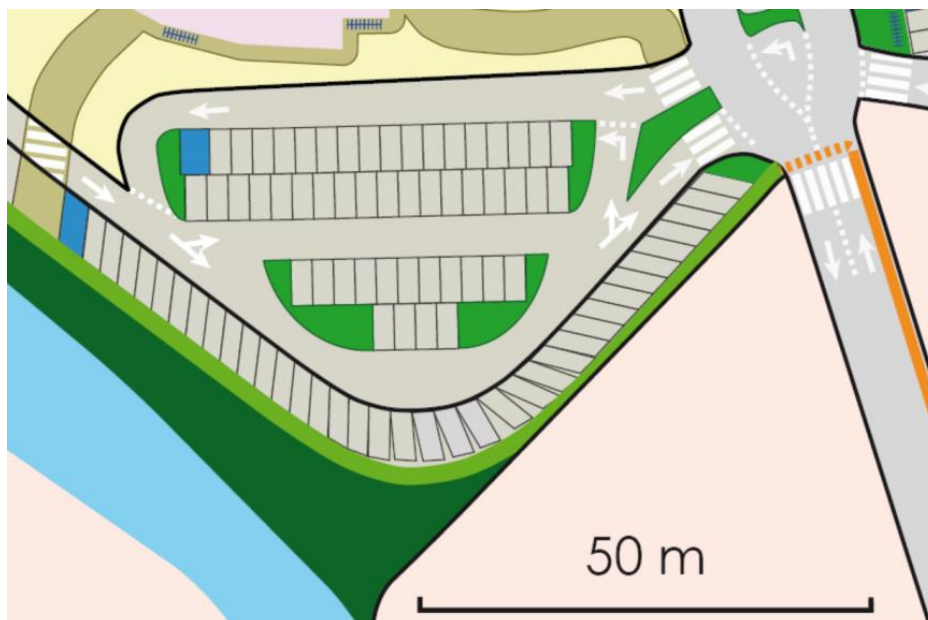


Schéma 32 : option n°2 pour l'organisation du stationnement Sud

Nous avons fait le choix de n'aménager du stationnement qu'uniquement du côté droit de la voirie, afin de ne pas dégradé l'aspect paysager et l'esthétique du bâti du marché. Cependant, dans le cas où l'offre de stationnement doit être encore augmentée, le stationnement peut être positionné de part et d'autre de la voie de circulation et ainsi augmenter d'une trentaine de place l'offre de stationnement.

Différenciation des espaces et des fonctions

La différenciation entre les espaces piétonniers et les espaces motorisées sera marquée par la présence de trois revêtements distincts sur le sol.

Le premier revêtement est un revêtement permettant la circulation et le stationnement de véhicules. Ce revêtement délimitera la voie de circulation pour les véhicules motorisés ainsi que les places de stationnement. La délimitation des places de stationnement pourra être marquée par des clous disposés au sol étant moins visible que des lignes blanches. Cela ne créera pas de cassures visuelles au niveau du sol et rendra ainsi cet espace plus harmonieux. Le choix d'un revêtement de type enrobé grenailé permettra également de symboliser clairement pour les usagers l'entrée dans le parking en appuyant ainsi sa fonction de parking et non celle d'une voie de circulation classique. Enfin, l'ensemble de ces éléments permettant de signaler aux usagers qu'ils se trouvent dans un parking et donc un espace où piétons et véhicules se côtoient permettra de diminuer la vitesse des véhicules.

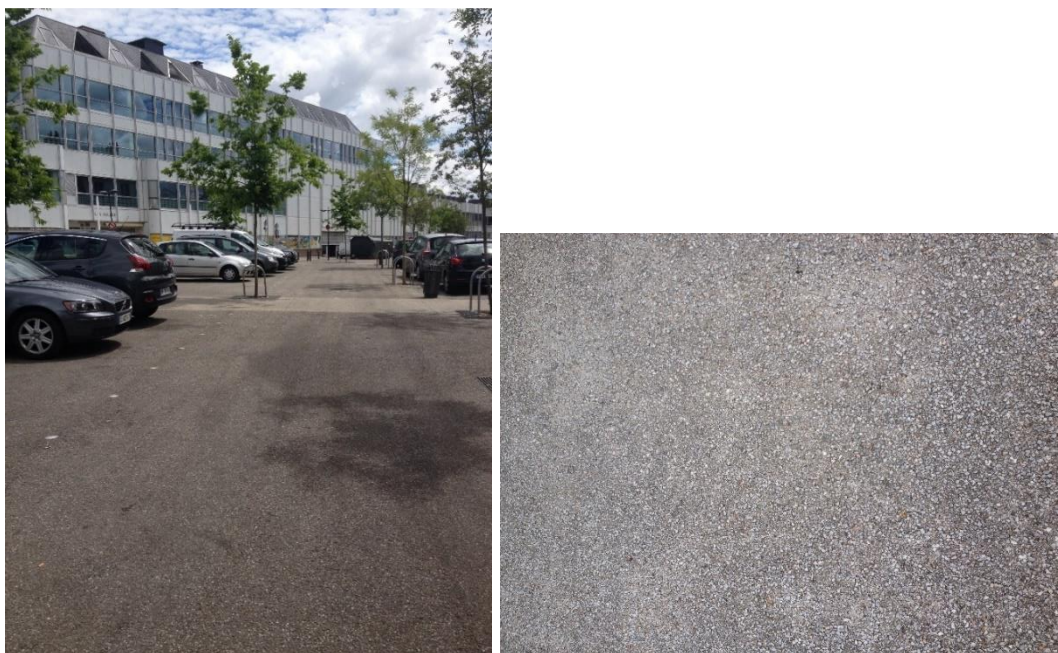


Photo 95 : exemple de revêtement au sol et clous (parking des Halles de tours)

Cliché : Romane T., 2015

Autre alternative : afin de diminuer l'aspect minéral du lieu, les places de stationnement longeant le Boudigau pourront être végétalisées. C'est espaces de stationnement étant perméable, cela permettra de drainer naturellement les eaux pluviales et de diminuer le ruissellement pouvant engendrer des saturations des réseaux d'assainissements. De plus, la végétalisation du parking permettra d'améliorer l'aspect paysager du site et, comme le stationnement est localisé en bordure du Boudigau, cela atténuera la frontière visuelle entre l'espace naturel et l'espace artificialisé réduisant ainsi l'aspect minéral de la rive droite du Boudigau.



Photo 96 : exemple de parking végétalisé

Source : <http://www.o2d-environnement.com/fr/domaines-d-application/parking-vegetalise>

Le second revêtement du sol sera un revêtement de type béton désactivé avec granulats afin de mieux délimiter les différents espaces. Celui-ci sera plus clair afin de symboliser les espaces réservés aux piétons (en jaune sur le plan masse). Afin de garder une cohérence et une continuité dans l'ensemble du cœur de ville, ce revêtement sera également similaire aux revêtements sélectionnés pour les autres espaces piétons du centre-ville.

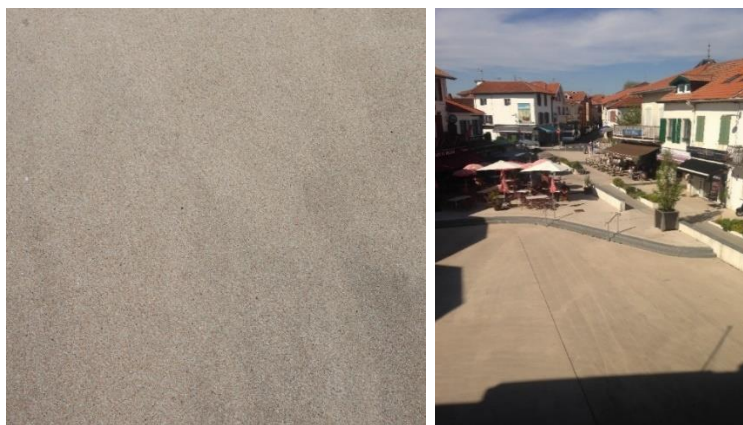


Photo 97 : revêtement au sol place de l'Hôtel de Ville de Capbreton
Cliché : Romane T., 2015

Un troisième revêtement pourra être choisi afin de marquer les traversées piétonnes permettant de relier les entrées du marché couvert aux parkings et à la voie verte (en beige foncé sur le plan masse). Comme pour le revêtement de la voie de circulation et stationnement, celui-ci peut être en enrobé grenailé mais de couleur différente afin de garder une cohérence sur l'ensemble de cet espace. Ce type d'aménagement est prévu entre le parking des Déportés et le jardin du Boudigau et est pris en exemple ici.

Ce revêtement permettra d'indiquer aux véhicules la traversée de piétons. Pour les espaces en intersection avec la chaussée, un plateau surélevé enduit de ce revêtement permettra de renforcer la sécurité des piétons en faisant ralentir les véhicules. De plus, ce revêtement permettra également de mettre en valeur les entrées du marché en créant un cheminement menant jusqu'aux entrées. Ce revêtement pourra également être utilisé sur une bande d'1m50/2m sur le pourtour du marché. La couleur plus foncée du revêtement permettra de créer un contraste avec la couleur blanche du marché de rehaussant ainsi l'esthétique du bâti. Avec la possibilité de végétaliser les bordures des cheminements piétonniers afin de réduire l'aspect minéral de l'espace et également réduire l'uniformité du lieu.

Les jours de marchés, lorsque les stands temporaires sont présents leur positionnement pourra être à la fois sur l'espace de stationnement mais également déborder sur l'espace public.

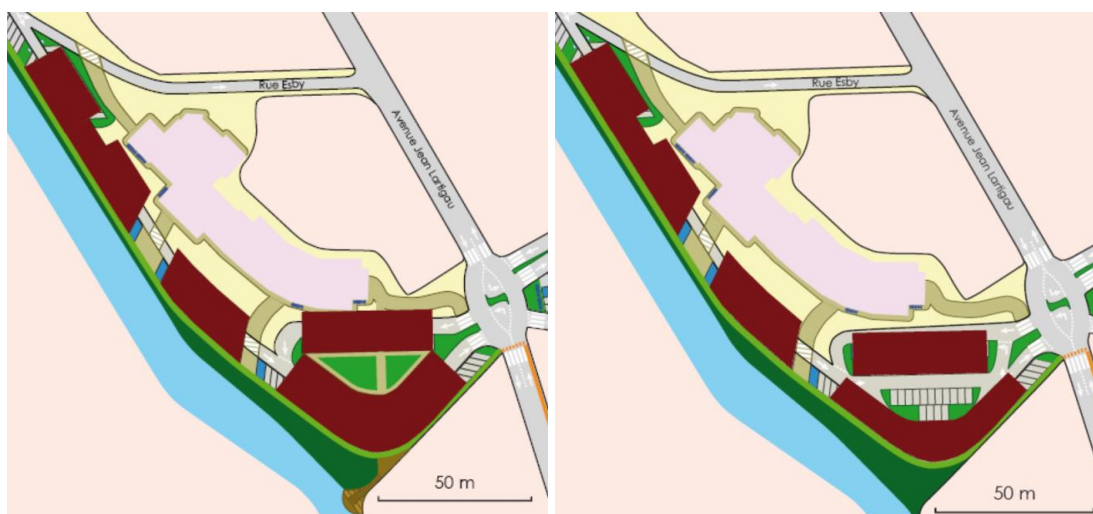


Schéma 33 : espaces disponibles pour les stands dans les deux options

d) Donner une fonction aux berges du Boudigau

Entre la zone de stationnement et le Boudigau sera aménagé le prolongement de la voie verte permettant ainsi de relier la voie verte localisée le long de l'allée du Boudigau, sur la rive gauche au Nord du pont de la Halle, à la bonde cyclable longeant le Sud de l'avenue Jean Lartigau. Cette voie sera mixte piétons et cyclistes. Positionner la voie verte entre le stationnement et le Boudigau permettra de créer un espace piéton sécurisé tout le long de la partie Sud des allées Marine depuis le pont de la Halle rendant plus sécuriser les déplacements des piétons le long des allées Marine mais également créer un espace de balade plus agréable le long du Boudigau.

Les berges du Boudigau pourront être végétalisées comme c'est le cas le long de la rive gauche et la végétalisation naturelle de la berge pourra être encouragée afin de créer un cadre plus propice aux déplacements cyclables et piétons. Enfin, à l'extrême Sud du parking où étaient localisés les bacs récupérateurs de déchets, une avancée sur le Boudigau pourra être installée dans la continuité des pontons installés le long des allées Marines et ainsi créer un espace de détente aux abords du Boudigau. Cet espace étant localisé dans un coin, la tranquillité du lieu sera augmentée d'autant plus si les berges sont revégétalisées permettant ainsi de créer un espace protégé, coupé du reste de la ville.

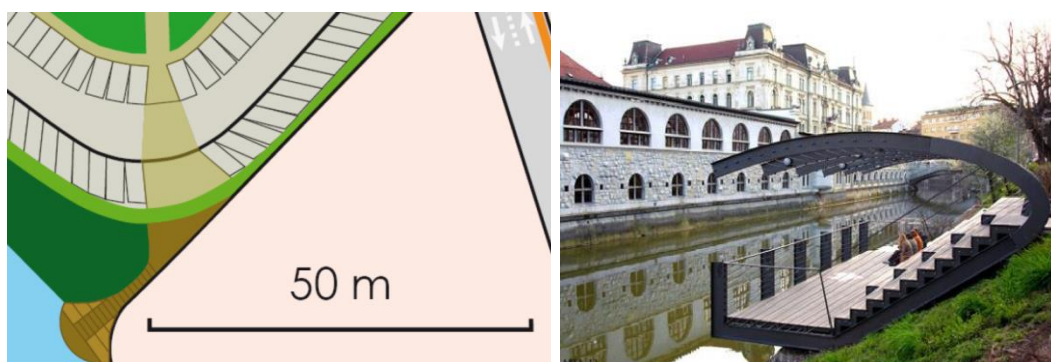


Schéma 34 : aménagement de la terrasse

Source photo : winner of the european prize for urban public space : « Renovation of the river Ljubljana », <http://www.bba.si/30-04-2012-european-prize-for-urban-public-space-announces-joint-winners-bustler.html>

B. Le bar Lajus

Actuellement, cet espace est utilisé comme simple sanitaires publics. Il se situe à côté d'une placette qui est un espace de passage mais également à proximité du Boudigau, principal élément naturel traversant le centre-ville. Cependant, depuis cet équipement, il n'est pas visible et l'espace proche des berges est peu entretenu et non mis en valeur.



Photo 98 : état actuel du Kiosque Lajus

Cliché : Florian D., 2015

Pour la requalification de cet espace, nous décidons de profiter du cadre paysager du site. Pour le moment, l'accès aux berges voire la vue sont rendus compliqués puisque le bâtiment se situe directement à proximité des berges. Afin de gagner de l'espace proche des berges, une partie du bâtiment serait détruite tandis que l'actuelle espace publique se situant sur la façade Est du bâtiment serait, quant à elle, construite afin de créer une extension du kiosque.



Schéma 35 : modification de l'emprise au sol du kiosque Lajus

Ce nouvel édifice aurait une vocation commerciale et notamment dans le domaine de la restauration (bar et/ou restaurant) car le cadre naturel est propice à l'installation de terrasses donnant sur le canal du Boudigau. Les terrasses serviraient au local commercial pour installer ses tables de restauration par exemple. Il serait préjudiciable que ces terrasses appartiennent au domaine public et qu'elles ne soient pas uniquement ouvertes lors des périodes d'ouverture du local commerciale afin que les usagers puissent se rendre à tout moment vers ce lieu présentant un agréable point de vue paysager.

D'autre part, le bâtiment se situe proche d'un axe de circulation important qui est le pont Lajus servant au retour des plages dans ce scénario. Si l'on veut créer un espace convivial dans un cadre agréable, nous devons diminuer les nuisances visuelles et sonores entraînées par la circulation des véhicules motorisés. C'est pourquoi il est prévu d'ériger un mur le long du boulevard du docteur Junqua afin de réduire ces gênes occasionnées. Un accès pour les personnes à mobilités réduites sera également à aménager car l'actuelle n'est pas aux normes (1 m de largeur).

Nous nous sommes rendu compte que lorsque nous nous situons sous le niveau de la voirie du pont Lajus, le long des berges du cours d'eau, l'intensité sonore est réduite de manière significative. C'est pourquoi une deuxième terrasse sera érigée à un niveau inférieur par rapport à la première. Elle sera construite sur pilotis au point maximum du niveau du Boudigau lors de la marée haute. Des barrières seront installées en bordure des terrasses pour éviter tout incidents ou chutes d'une terrasse à une autre ou dans le canal. Enfin, afin d'être en harmonie avec l'aspect naturel du site les terrasses et pilotis seront en bois.

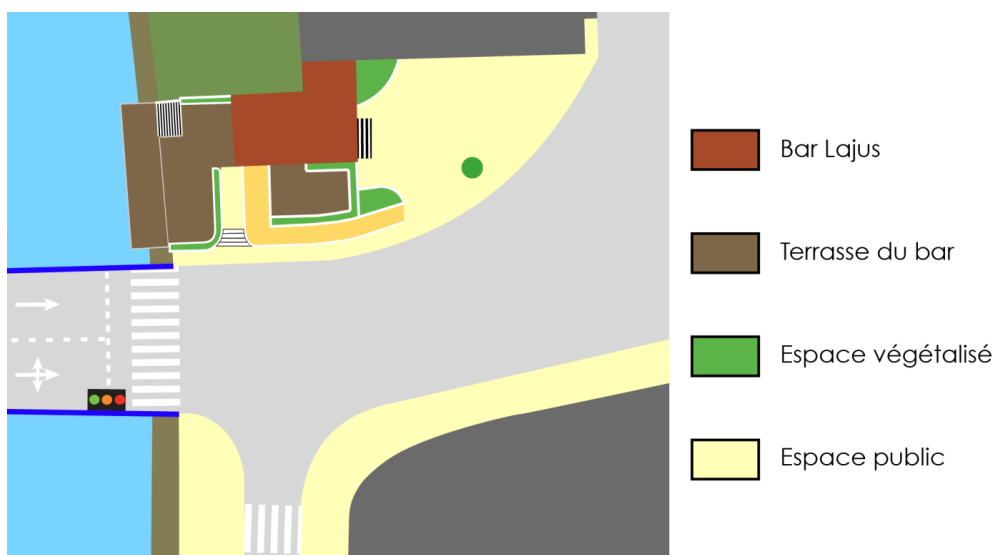
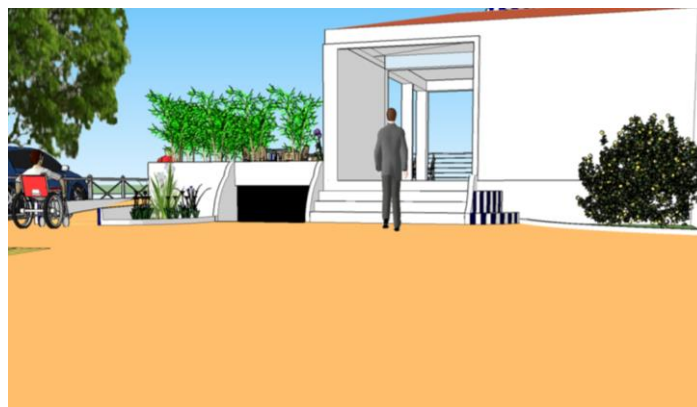


Schéma 36 : plan masse du bar Lajus



Modélisation 6 : vue depuis les allées du Boudigau



Modélisation 7 : vue depuis la placette



Modélisation 8 : vue depuis le Nord des allées Marines



Modélisation 9 : vue générale

Ce nouvel espace a pour objectif de mettre en valeur le Boudigau et ses berges en créant un espace de convivialité dont le cadre est calme et agréable.

VI. Synthèse

Thématiques	Synthèses des opérations proposées
Entrées de centre-ville	Entrées de centre-ville végétalisées Modification des giratoires
Visibilité de la rue commerçante	Repère visuel avec les bandes bleues et blanches Revêtement au sol identique à la rue commerçante pour les rues transversales
Espaces publics	Abattement des barrières qui séparent les espaces publics Création d'un seul chemin touristique Uniformisation du revêtement au sol
Allées Marines	Implantation d'activités commerciales Répartition équitable de la voirie entre les piétons et les voitures
Circulation	Mise en sens unique de deux axes majeurs du cœur de ville Réseau cyclable qui dessert le centre-ville Voies piétonnières du cœur de ville élargies et séparées de la chaussée
Stationnement	Augmentation de l'offre de stationnements vélos : +100 Réduction de l'offre de stationnements voitures : -100
Patrimoine bâti	Requalification du marché couvert et de l'espace Lajus Donner plus de visibilité grâce au circuit touristique

Tableau 20 : synthèse des actions menées pour le scénario 1

A la suite du diagnostic relevant les principaux dysfonctionnements du cœur de ville de Capbreton, ce premier scénario propose des aménagements permettant de répondre, corriger ou améliorer les problèmes relevés précédemment. Ce projet d'aménagement, à l'horizon 2020, s'articule autour de sept thématiques majeures. Ces thématiques sont semblables à celles étudiées dans le diagnostic initial. Pour chacune de ces thématiques, nous proposons un ou plusieurs aménagements. Cependant, les aménagements proposés ne répondent pas à une unique thématique. En effet, ces thématiques générales s'entrecroisent et des aménagements proposés ont un impact sur plusieurs thématiques.

La principale proposition d'aménagement présentée dans ce scénario est la requalification des allées Marines avec l'implantation de commerces permettant de créer une boucle commerçante avec la rue du Général de Gaulle. L'implantation de commerces le long de cet axe favorise la circulation piétonne avec le partage équitable de la voirie entre les véhicules et les piétons. Cette boucle commerciale et piétonne est associée à un cheminement piéton touristique traversant les allées

Marines en leur milieu et permettant de mettre en valeur les espaces publics du centre-ville. L'aménagement des allées Marines s'accompagne de la mise en valeur des six rues transversales entre les allées Marines et la rue commerçante avec notamment l'uniformisation du revêtement au sol et la mise en place de repères visuels et symboliques afin de guider les usagers et de ne pas défavoriser l'offre commerciale de la rue du général de Gaulle au profit de la nouvelle offre créée sur les allées Marines. Ce projet s'accompagne de la mise en sens unique des allées Marines ainsi que le boulevard du docteur Junqua. La modification du plan de circulation du cœur de ville a pour objectif de fluidifier la circulation globale du centre-ville. Pour cela, les entrées du cœur de ville sont également modifiées d'un point de vue circulatoire avec la prise en compte des nouveau sens de circulation et la modification des différents ronds-points. La modification des giratoires permet une réorganisation des espaces publics situés à proximité. Cet espace public peut permettre d'agrémenter les entrées du centre-ville de végétation en réduisant ainsi leur aspect minéral. L'espace public libéré permet également de réorganiser le stationnement. L'intervention menée sur l'ensemble des espaces de stationnement entraîne une diminution de l'offre de stationnement pour les véhicules motorisés mais permet l'augmentation de l'offre pour les vélos. Enfin, le dernier point de ce scénario est la requalification de deux bâtiments du cœur de ville : le marché couvert, afin de redonner une identité à celui-ci, et le kiosque Lajus, afin de redonner une fonction à celui-ci.

SCENARIO 2 – HORIZON 2050 :
**CAP SUR UN CENTRE-VILLE URBAIN
NATUREL**

I. Introduction

A partir du diagnostic réalisé et de nos observations, nous avons pu nous rendre compte que le centre-ville jouit d'un réel potentiel que ce soit d'un point de vue culturel, commercial ou encore naturel qui n'est pas entièrement exploité ou dans lequel l'usager manque de repères. Actuellement, l'espace central du territoire communal n'est qu'un simple lieu de passage. Certains usagers comme les touristes transitent proche du cœur de ville mais ne s'y arrêtent pas ou n'ont même pas la connaissance d'un espace commerçant.

Le deuxième scénario que nous proposons se différencie du premier car il crée une rupture avec le présent en proposant des modifications de la structure du centre-ville. En effet, certains espaces, parcelles, devront devenir propriétés du domaine public afin de réaliser des aménagements ayant toujours pour objectif de renforcer la centralité de Capbreton. Si le front de mer possède des caractéristiques de tourisme balnéaire avec des aménagements et une offre commerciale adaptés pour ce type d'activité donnant ainsi l'étiquette de cité marine à Capbreton, le centre-ville possède également une identité que nous avons décidé d'affirmer. La plupart des équipements et centre d'intérêts que nous avons référencé dans le diagnostic ne posséderont plus les mêmes emplacements et pour certains ne se situeront plus dans le centre-ville. Du à la durée importante des opérations à effectuer, nous avons décidé de placer ce scénario à un horizon 2050² pour laisser le temps d'acquiescer et d'accepter ce changement.

Tout d'abord, nous présenterons le sens de circulation global du centre-ville, l'objectif en termes de circulation est de fluidifier le trafic transitant par le centre, notamment par les ponts de la Halle et Lajus. Ensuite, nous développerons la modification de l'offre de stationnement qui sera déconcentrée du cœur de ville. Après, l'attractivité commerciale du cœur de ville sera reconcentrée sur la rue commerçante du Général de Gaulle, en modifiant sa typologie et en favorisant l'implantation de nouveaux commerces et des espaces piétons. Enfin, le dernier point concernera la requalification des allées Marines, aujourd'hui elles possèdent de multiples usages, à terme (dans ce scénario) elle représentera un axe naturel et un véritable poumon vert dans le cœur de ville profitant de la proximité directe du Boudigau.

² Le terme « horizon 2050 » ne signifie pas que ce scénario sera réalisé pour 2050. Il signifie qu'il sera réalisé sur un long terme à cause notamment des longues procédures qui le composent.



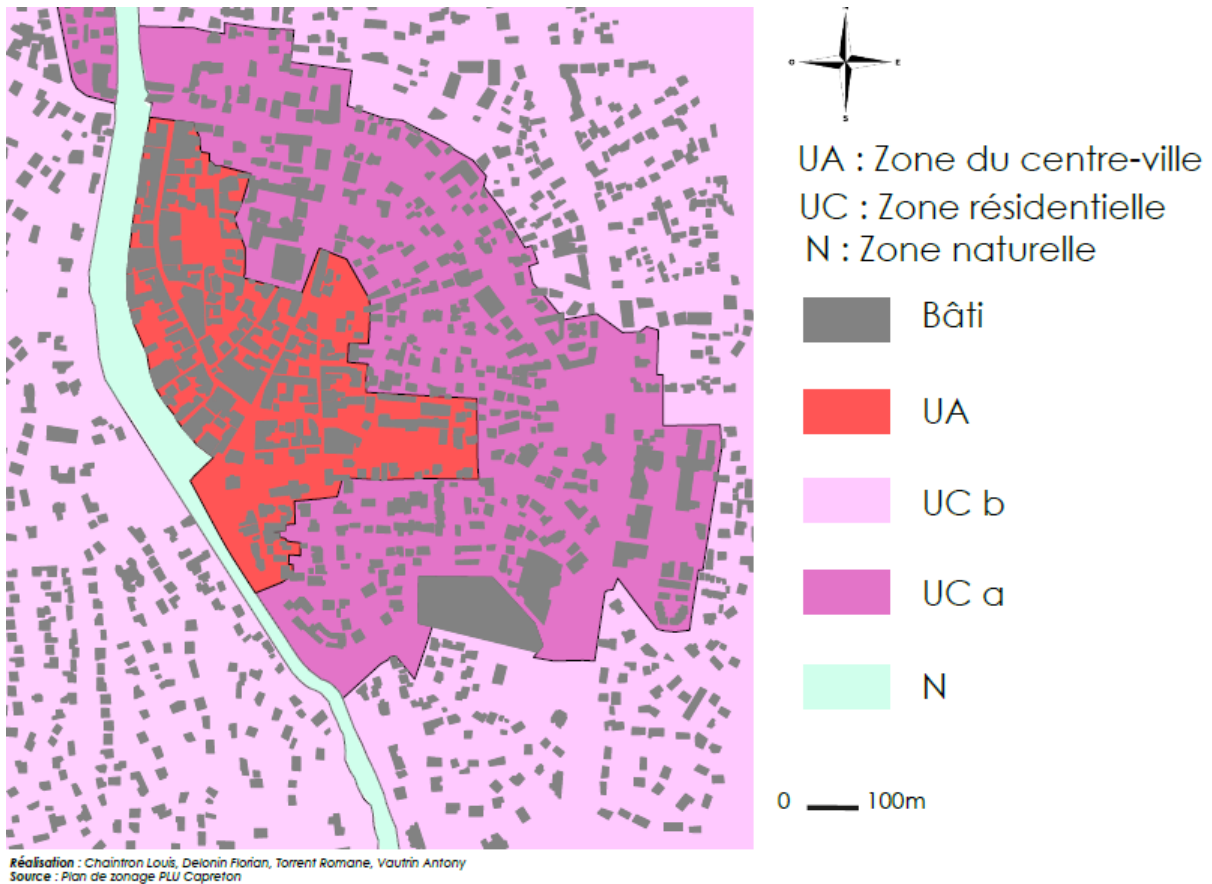
Carte 30 : philosophie générale du scénario

En vert, on retrouve le poumon vert que nous souhaitons créer et qui s'intègre parfaitement au cadre naturel conféré par le Boudigau et, en rouge, l'artère commerciale et piétonne.

II. Modification de la structure du centre-ville

A. Sur le plan réglementaire

a) Modification du plan de zonage



Carte 31 : nouveau plan de zonage de la commune

Au niveau géographique, deux modifications sont à souligner :

- la zone naturelle (N) du Boudigau et de ses berges s'étendent désormais jusqu'aux allées Marines (parties Nord et centrale)
- la zone du centre-ville (UA) se prolonge quant à elle jusqu'au bout de la rue du général de Gaulle et sur une portion de la rue de Verdun en ayant la possibilité de l'étendre jusqu'au rond-point de la Gare où plusieurs commerces sont présents.

b) Modification du règlement du PLU relatif à la zone N

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol (infrastructures, bâtiments,...). Seuls des cheminements utilisés par des moyens de transports doux et en site propre ainsi que le prolongement ou la création de voie permettant l'accès aux riverains dans cette zone sont autorisées.

ARTICLE N 3 - ACCES ET VOIRIE

Les terrains destinés aux constructions et installations doivent être desservis par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination et permettent notamment l'accès permanent en tout temps des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie tout en utilisant des matériaux maintenant le cadre naturel et végétal de la zone.

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions, restaurations, agrandissements, adjonctions d'immeubles doivent être conçus de façon à s'insérer dans la structure existante, en fonction du caractère du site, et s'harmoniser avec l'environnement architectural et paysager.

Les bâtiments qui bordent cette zone pourront faire l'objet d'un plan de fleurissement de la ville (favoriser les façades végétalisées, instauration de balcon fleurie, etc).

ARTICLE N 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Toute coupe ou abattage d'arbre appartenant à une des essences citées (pin maritime, chêne liège, chêne pédonculé, cyprès de Lambert) doit faire l'objet d'une déclaration préalable. Dans le cas où cette coupe est réalisée en dehors d'un projet de construction, l'autorisation sera conditionnée par la plantation préalable dans le même ilot de propriété d'un sujet d'au moins 1, 20 m de haut et de la même essence. Des plantations devront être prévues en fonction de l'utilisation des lieux.

Les espaces boisés classés sont soumis aux dispositions des articles L 130-1 à L 130-6 du Code de l'Urbanisme.

Conformément au Plan Départemental de Protection des Forêts Contre l'Incendie et à l'article L.322-3 du Code Forestier, il sera obligatoirement procédé au débroussaillage aux abords des constructions, chantiers, travaux et installations de toute nature sur une profondeur de 5 mètres ainsi que ceux des voies privées y donnant accès, sur une profondeur de 1 mètres de part et d'autre.

Aucun débroussaillage ni tonte ne seront réalisés dans cette zone par les agents municipaux ni par les particuliers. Les seules opérations de ce genre autorisées devront permettre de maintenir la circulation sur les cheminements piétons, cyclistes et les voies en site propre.

c) Modification du règlement du PLU relatif à la zone UA

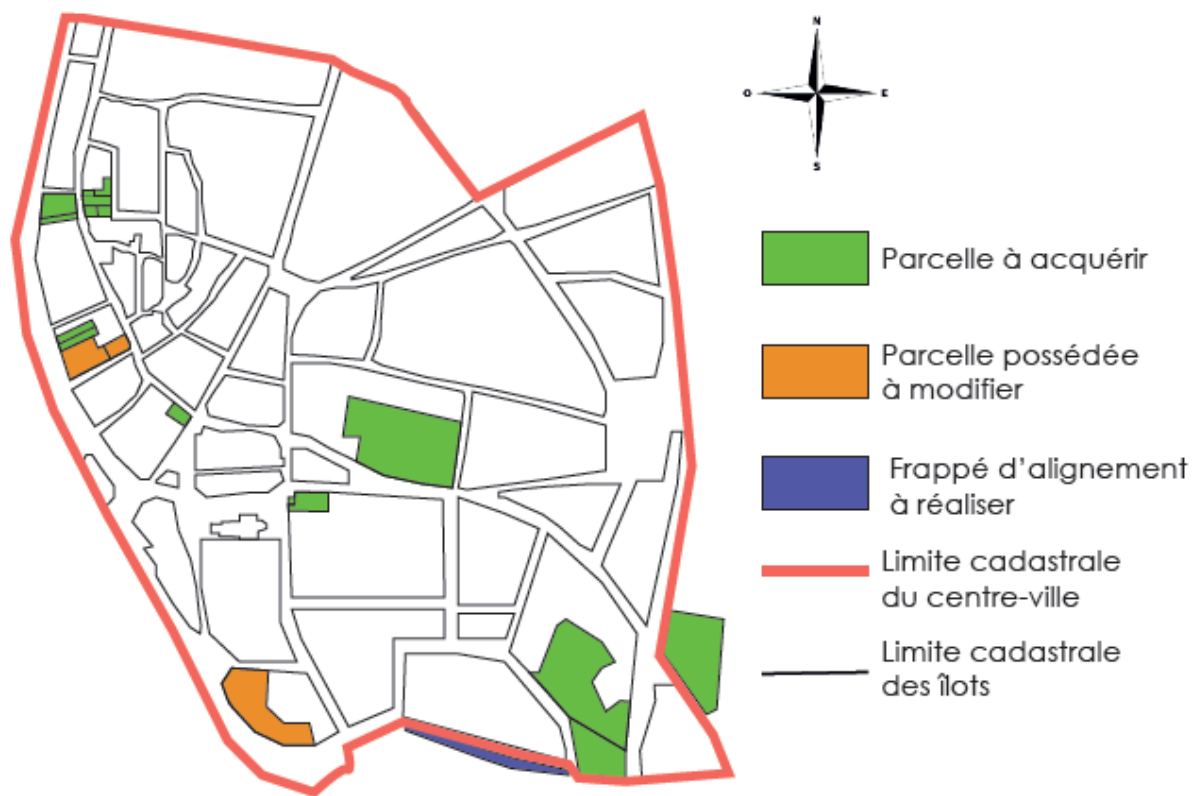
ARTICLE UA 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

UA 2.3 – Conditions relatives aux commerces et aux services

Afin de maintenir l'activité du centre-ville, les parties de rez-de-chaussée des immeubles ouvrant sur la rue du Général de Gaulle et la Place de l'Hôtel de ville ainsi que sur l'avenue de Verdun devront impérativement occupés par des surfaces destinées à des commerces ou des services, à l'exception des emprises réservées pour les accès aux étages inférieurs et supérieurs.

B. Déplacement des pôles attractifs et des équipements

Pour ce scénario, les opérations d'aménagements décrites par la suite nécessitent l'acquisition de foncier ou la modification de certaines parcelles. L'ensemble des parcelles concernées sont représentées sur la carte ci-dessous et dans les tableaux suivants.



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

Carte 32 : parcellaire nécessaire

a) Acquisitions foncières

La collectivité publique, dans le cas échéant la municipalité, ne dispose pas de l'ensemble du foncier pour réaliser les opérations d'aménagement et doit utiliser des outils d'acquisitions foncières. Une acquisition foncière peut se définir comme le fait pour une personne publique de constituer des réserves foncières dans le but de réaliser un projet d'aménagement d'intérêt général ou d'acquérir des propriétés bâties ou non. Permettant une maîtrise de la propension et de la forme urbaine, elles sont les outils indispensables au projet d'aménagement et compléments aux documents d'urbanisme. La voie amiable est celle à privilégier mais, à défaut, il existe le droit de préemption, la zone d'aménagement différé (ZAD) et enfin, en dernier recours, l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le Droit de Préemption Urbain (DPU)

Il peut se définir comme la possibilité pour une collectivité territoriale d'acquérir un bien immobilier en se substituant à l'acquéreur trouvé par un vendeur. Contrairement à l'expropriation, le DPU n'existe que si le propriétaire a l'intention de vendre son bien. Aux termes de l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme, il ne peut être institué un tel droit qu'en vue de la réalisation d'un projet d'aménagement urbain et dans un périmètre délimité. En revanche, le DPU ne peut pas s'appliquer si une ZAD a été créée. Seules les communes dotées d'un PLU, peuvent l'instituer.

Tout exercice d'un DPU doit être motivé et ce pour vérifier l'intérêt général de l'opération. Lorsque le propriétaire souhaite vendre son bien, deux hypothèses sont possibles. Soit il propose à la personne publique concernée l'acquisition du bien à un prix fixé à l'amiable ou à défaut par le juge de l'expropriation. Soit il ne lui propose pas et, dans ce cas, la personne publique peut s'interposer entre l'acheteur et le vendeur.

Outils d'acquisition foncière facile à mettre en œuvre et pouvant être utilisé par exemple pour la réalisation de logements locatifs sociaux, il ne permet cependant pas de faire des acquisitions cohérentes dans leur ensemble car le moment de la vente est conditionnée par l'intention du vendeur.

La Zone Aménagement Différé (ZAD)

Cet outil permet d'acquérir des terrains par l'institution d'un droit de préemption alors même qu'aucun projet d'aménagement n'est encore défini. Selon l'article L. 210-1 du code de l'urbanisme, seul l'Etat, par décision motivée du préfet peut les créer sur proposition ou avis de la commune ou de l'EPCI compétent. Il crée sur le secteur délimité un droit de préemption équivalent au DPU à la différence près que la commune n'est pas obligé d'avoir un document d'urbanisme pour l'ouvrir, ni même obligé d'avoir un projet connu. Le droit de préemption ne peut être exercé que dans un délai de 14 ans après la publication de la ZAD. Tout comme le DPU, la décision d'exercice de ce droit doit être motivée. L'intérêt d'instaurer une ZAD peut être double : d'une part il peut être un outil efficace pour lutter contre la spéculation foncière en l'instituant dans des zones propices à la hausse des prix, et d'autre part, il permet à une commune de disposer de terrains pour la réalisation future d'opérations d'intérêt local.

L'expropriation pour cause d'utilité publique

Cette procédure permet à une collectivité territoriale de s'approprier grâce à la contrainte un terrain pour réaliser un projet d'aménagement. Du fait de l'atteinte au droit de propriété, droit naturel de l'homme aux termes de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, l'article 545 du code civil prévoit qu'elle ne peut intervenir que pour une raison d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnisation.

En premier lieu, il est donc nécessaire que le but de l'expropriation revête une utilité publique. Elle « ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête » (art. L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Le législateur n'a pas défini la notion d'utilité publique, par conséquent il revient au juge de l'interpréter au cas par cas. D'une jurisprudence casuistique, il ressort que le juge a retenu une interprétation large de la notion. Par exemple, la création d'une zone industrielle ou artisanale, d'un lotissement communal, d'espaces verts, de cantines scolaires, de routes sont d'utilité publique.

En revanche, ne sont pas d'utilité publique des opérations strictement privées dans le but de dégager un profit sans aucun intérêt public pour la collectivité. La haute juridiction administrative est venue tempérer en indiquant qu'il ne saurait y avoir utilité publique que s'il n'y a pas d'atteinte excessive à la propriété privée ou à d'autres intérêts publics concurrents.

La procédure d'expropriation se divise en deux phases distinctes :

- a. la phase administrative : cette phase doit aboutir in fine à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Doit avoir lieu au préalable, une enquête publique, et la DUP ne peut être prononcée que par une autorité de l'Etat (art. L. 11-8). Il s'agira alors selon l'importance du projet, d'un arrêté ministériel, préfectoral ou d'un décret en Conseil d'état (art. L. 11-2).
- b. la phase judiciaire : cette phase vise au transfert effectif de propriété. Celui a lieu soit à l'amiable, soit par voie d'ordonnance et rend l'expropriant propriétaire. En outre, il ouvre droit à indemnisation (sin aucun accord amiable n'a pu être trouvé). L'expropriation apparaît

donc comme un garde-fou à un projet d'aménagement et assure la propriété d'un terrain quand bien même les propriétaires ne désirent pas vendre. Du fait de son caractère extrême, il ne saurait constituer l'outil privilégié d'acquisition foncière.

Nous pouvons conclure cette partie consacrée aux outils d'acquisition foncière en citant d'autres moyens à la marge :

- la Vente en l'Etat Futur d'Achèvement (VEFA) : il s'agit d'un contrat de vente classique mais dont le paiement s'effectue au fur et à mesure de l'avancement des travaux jusqu'à leur achèvement. Elle peut être utilisée par une personne publique dès lors que le bien en question n'a pas vocation à devenir leur propriété. Cet outil présente un intérêt majeur en matière de logements sociaux, puisqu'il est possible pour des bailleurs sociaux d'y recourir en bénéficiant de prêts et de subventions, notamment dans les secteurs où le marché foncier est très concurrentiel.
- les baux de longue durée : ils n'entraînent pas le transfert de propriété du bien, mais le preneur dispose d'un droit réel immobilier, il est notamment autorisé à construire. Financièrement, cela évite au preneur des frais trop importants. Pour la collectivité propriétaire, cela lui permet de garder la maîtrise foncière.
- la Dation : c'est un moyen original d'acquisition foncière. Il s'agit d'un échange, un transfert de propriété avec une contrepartie autre que le versement d'une somme d'argent ce qui peut être le cas avec un échange de parcelles pour le groupe scolaire privé.

Les parcelles concernées appartenant au domaine privé faisant l'objet de futures acquisitions foncières à réaliser sont référencées dans le tableau suivant :

Référence cadastrale	Surface en m ²	Localisation	Motifs de l'acquisition
000 AR 484	1205	Rue des frères Gelibert (station essence Intermarché)	Création de voirie vers la rue des Cyprés afin de créer une déviation vers le parking relais du Boudigau
000 AR 498	5633	13 Bd des Cigales (Intermarché)	
000 AS 270	2749	23 av. de Verdun (magasin Briconautes)	Agrandissement du giratoire
000 AR 37	38	Av. Jean Lartigau	Agrandissement de voirie
000 AR 38	294	5 av. Jean Lartigau	
000 AR 39	366	2 rue Depoge	
000 AR 448	244	68 rue du G. de Gaulle	Réalisation espace vert
000 AR 196	6666	5 av. de Verdun (Groupe scolaire)	Création de 197 places de stationnement
000 AR 322	205	30 rue du G. de Gaulle	Réalisation d'une liaison verte entre les allées Marines et la rue du G. de Gaulle ainsi que l'actuelle place Y. Dou Gouf future place du marché Suppression de la rue des Prébendiers
000 AR 321	629	28 rue du G. de Gaulle	
000 AR 323	97	25 rue du G. de Gaulle	
000 AR 324	140	2 rue Fossecave	
000 AR 325	263	7 rue des Prébendiers	
000 AR 326	182	19 pl. Yan du Gouf	
000 AR 327	90	21 rue du G. de Gaulle	

000 AR 429	406	54 rue du G. de Gaulle	Réalisation d'une liaison verte entre les allées Marines et la rue du G. de Gaulle par le pôle culturel (MOP + médiathèque)
000 AR 428	377	52 rue du G. de Gaulle	
TOTAL	19584		

Tableau 21 : parcelles à acquérir



Photo 99 : bien à vendre sur la parcelle 000 AR 37
Cliché : Florian D., 2015

b) Parcelles appartenant au domaine public à modifier

Les parcelles concernées appartenant au domaine public faisant l'objet de futures modifications foncières à réaliser sont référencées dans le tableau suivant :

Référence cadastrale	Surface en m ²	Localisation	Motifs de modification
000 AR 64	2883	3 rue Esby (Marché couvert)	Destruction du marché couvert Installation des nouvelles salles municipales et création de 182 places de stationnement
000 AR 430	1124	30 allées Marines (Salles municipales)	Installation de la médiathèque dans le bâtiment de l'actuelle salle municipale
000 AR 432	261	Rue Galamp (Salles Chabat et Boitel)	Destruction de ces bâtiments afin de réaliser la liaison verte entre les allées Marines et la rue de Gaulle
TOTAL	4268		

Tableau 22 : parcelles à modifier

c) Parcelles appartenant au domaine privé à modifier

Une opération, décrite par la suite, nécessitera de mettre en place un frappé d'alignement sur certaines parcelles de la rue des Cyprès afin de réaliser une extension de voirie.



Photo 100 : rue des Cyprès
Cliché : Florian D., 2015

Description

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement soit par un arrêté d'alignement individuel. Il constitue, pour l'autorité en charge de la voirie concernée, un moyen juridique d'élargissement et de modernisation de celle-ci ainsi que de protection contre les empiètements des propriétés riveraines. Ce texte de portée générale visait notamment à « effacer les plis et les coudes » d'une voirie très étroite ne permettant pas une circulation satisfaisante des personnes et des marchandises. L'alignement, utilisé pour l'élargissement des voies, mais aussi pour satisfaire des objectifs de salubrité et de sécurité s'inscrit dans la longue durée.

L'alignement sera fixé par un plan d'alignement. C'est une procédure à caractère unilatéral effectuée par l'administration en charge de la voie concernée. L'alignement ne s'applique qu'aux voies classées dans le domaine public. C'est le cas de la rue des Cyprès qui est une voie communale.

Le plan d'alignement ne s'applique qu'aux voiries existantes. C'est un document à valeur réglementaire auquel est joint un plan parcellaire. Il détermine, après enquête publique, la limite entre la voirie publique et les propriétés riveraines. Il permet de modifier les limites préexistantes des voies publiques, en les élargissant ou en les rétrécissant. Il peut être général ou partiel suivant qu'il concerne l'intégralité d'une voie ou d'un ensemble de voie ou seulement certaines sections.

Procédure

A la différence des autres voies, l'établissement de plans d'alignement est obligatoire pour les voies communales. Un riverain ne peut pas l'exiger. Cet établissement relève d'une procédure collective et non individuelle. Aucun délai n'est demandé pour leur élaboration. Il relève de la compétence du conseil municipal.

L'enquête préalable est effectuée dans les conditions prévues aux articles R141-4 à R141-10 du code de la voirie routière.

Le dossier doit comprendre :

- une notice explicative
- un plan de situation
- une appréciation sommaire des dépenses à effectuer
- l'étude d'impact le cas échéant
- un plan parcellaire
- la liste des propriétaires des parcelles concernées
- un projet de plan de nivellement, le cas échéant.
- une notification individuelle du dépôt de dossier en mairie doit être adressée par courrier recommandé avec accusé de réception à tous les propriétaires des parcelles concernées.

Le maire désigne un commissaire enquêteur. L'arrêté du maire concernant l'enquête publique doit être publié par voie d'affichage au moins 15 jours avant le début de l'enquête et au cours de celle-ci dont la durée est fixée à 15 jours. Les observations du public sont recueillies dans un registre. Un mois après la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmet au maire ses conclusions motivées. Le plan d'alignement est approuvé par le conseil municipal au vu des résultats de l'enquête. Si les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables, le conseil municipal peut passer outre. Dans ce cas, la délibération est soumise au contrôle de légalité du préfet. En cas d'avis défavorable du préfet, celui-ci saisira le tribunal administratif en demandant la suspension de l'exécution de la décision du conseil municipal. Les plans approuvés font l'objet d'un affichage en mairie. Il n'est pas nécessaire que les propriétaires concernés soient à nouveau informés compte tenu de la notification particulière qui leur a été faite lors de l'enquête publique.

Les parcelles concernées appartenant au domaine privé faisant l'objet de futures modifications foncières à réaliser sont référencées dans le tableau suivant :

Référence cadastrale	Surface en m²	Localisation	Motifs de modification
000 BI 170	565	Rue des Cyprès	Réalisation d'un frappé d'alignement pour un agrandissement de voirie rue des Cyprès vers le parking du Boudigau
000 BI 171	565	Rue des Cyprès	
000 BI 174	531	Rue des Cyprès	
000 BI 135	7915	Rue des Cyprès	
TOTAL TOTAL nécessaire (10% parcelle)	9576 958 m²		

Tableau 23 : parcelles concernées par le frappé d'alignement

C. La circulation

a) Le plan de circulation

Afin de mieux comprendre la suite du rapport, voici la nouvelle politique de circulation que nous avons retenu.



Carte 33 : philosophie générale de circulation

Les accès à la plage se font principalement par les boulevard du Docteur Junqua et des Cigales avec une entrée par le Nord au pont Bonamour. Les retours de la plage se font, quant à eux, par le Sud du centre-ville et débouchent directement sur un parking à la place du groupe scolaire Saint-Joseph pour que les personnes puissent s'arrêter en ville avant de repartir. Enfin, les allées Marines sont fermées à toutes circulations motorisées sauf transports en commun.



Carte 34 : nouveaux sens de circulation et entrées de centre-ville

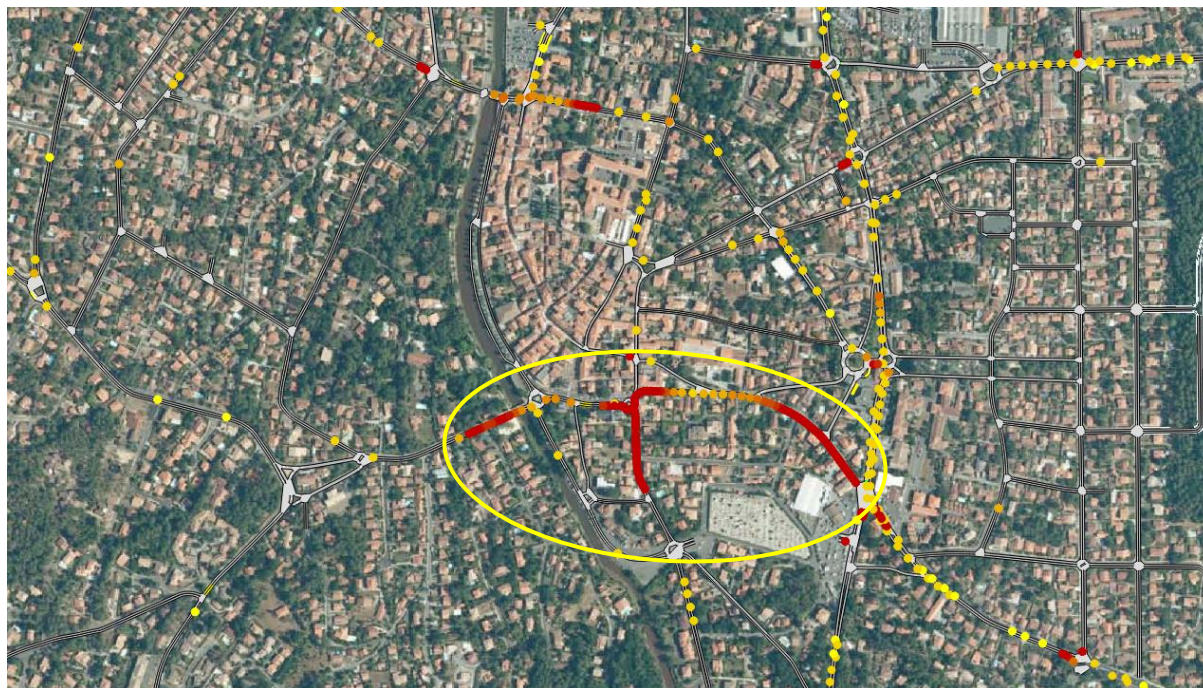
Grâce à leur logiciel, le groupe ISR (Ingénierie Sécurité Routière) a pu nous fournir un modèle de ce que cela donnerait dans la réalité.



Simulation 2 : trafic sur la ville de Capbreton avec les nouveaux sens de circulation
Source : ISR

La modélisation ci-dessus indique les surplus de véhicules sur les axes par rapport au présent. Plus le trait est rouge et gros, plus le report de véhicules est grand. Sur ce modèle, on remarque que le retour des plages par le Sud du centre-ville fonctionne et que l'aller aux plages se fait bien par le boulevard Junqua.

Néanmoins, il a été réalisé sans tenir compte de quelques modifications et est donc partiellement faux. En effet, sur cette modélisation, le rond-point de la Halle et de l'avenue Jean Lartigau existent toujours et l'avenue de Verdun est à double sens. De ce fait, il en résulte des congestions aux alentours de 17h15.



Simulation 3 : résultat des congestions à 17h15

Source : ISR

Ici, chaque point symbolise un véhicule et la couleur de celui-ci dépend de sa vitesse. Lorsque le véhicule roule à 50 km/h ou plus, le point est jaune vif puis, plus le véhicule roule lentement, plus la couleur du point se rapproche d'un rouge foncé. Ces congestions apparaissent à cause des deux ronds-points cités précédemment qui ont un gabarit trop faible. Leur traitement se fera dans la partie concernant les entrées de centre-ville. Le choix s'est également porté de mettre l'avenue de Verdun en sens unique Ouest-Est mais de laisser la rue Saint-Nicolas en double sens.

b) Des transports en communs adaptés

Un réseau de bus en site propre

La mise en place d'un grand espace piéton dans le cœur de ville doit s'accompagner de la mise en place d'espaces de stationnement important à proximité du cœur de ville. Nous développerons plus tard l'aménagement de deux nouveaux espaces de stationnement sur l'actuel parking du marché ainsi qu'à la place du groupe scolaire Saint-Joseph.

En plus, un effort doit être également porté sur les autres modes de transports afin d'encourager le report modal comme l'aménagement de voies cyclables sécurisées ainsi que des espaces de stationnement pour les vélos.

De plus, cela doit s'accompagner de la mise en place d'un service de transport en commun de qualité. Celui-ci doit s'accommoder des nouveaux sens de circulation instaurés dans le cœur de ville en empruntant notamment la voie en site propre le long des allées Marines et ne pas encombrer le trafic sur les autres voies de circulations tout en desservant les lieux attractifs. Trois arrêts seront installés le long des allées Marines et un sur l'avenue du Maréchal Leclerc.

- l'arrêt le plus au Sud permettra de desservir les nouvelles salles municipales mais sera également un nœud important pour favoriser la multi-modalité avec la présence du parking relais du Boudigau à proximité incitant ainsi les usagers à laisser leur véhicule au Sud du cœur de ville et ensuite utiliser les transports en communs pour se diriger vers le centre-ville ou encore les plages et les ports.
- l'arrêt central des allées Marines sera localisé devant le cinéma « Le Rio » et permettra ainsi aux usagers d'accéder rapidement aux différents bâtiments des services municipaux (Hôtel de Ville, Mairie, service communication, etc..) ainsi qu'à la place de l'Hôtel de Ville, l'Eglise et les commerces du Sud de la rue du Général de Gaulle.
- L'arrêt Nord des allées Marines sera localisé à proximité du nouveau marché couvert au niveau de l'ouverture aménagée entre les allées Marines et la rue du Général de Gaulle permettant de créer une co-visibilité forte entre la rue commerçante et les berges naturelles du Boudigau. Cet arrêt permettra également de desservir le pôle culturel (MOP et médiathèque)
- enfin, l'arrêt de l'avenue du Maréchal Leclerc sera maintenu afin de desservir les commerces du boulevard Junqua ainsi que le parking Lajus qui pourra également être utilisé comme parking relais.

La mise en site propre des bus le long des allées Marines permettra un avantage pour les usagers en comparaison de l'utilisation du véhicule privé. Elle permettra également aux bus de ne pas perdre de temps dans le trafic lors de congestion et notamment pendant la saison estivale. Les feux présents sur les allées Marines seront réglés afin de prioriser le bus sur les voitures et ainsi passer au vert dès qu'un bus se présentera.

Le plan ci-dessous des trajets du bus et des navettes estivales a été réalisé avec les plans de trajets actuels adaptés aux changements du plan de circulation dans le cœur de ville et notamment le giratoire de la Gare et le nouveau parking Saint-Joseph. Nous pouvons cependant remarquer que la partie Est du cœur de ville est délaissée par ce nouveau plan de circulation avec le changement du trajet de la ligne Yégo. Une seconde ligne annuelle desservant la partie Est pourra être envisagée afin de compléter l'offre de transport collectif dans la ville et ainsi être en cohérence avec la volonté de réduire la place de la voiture dans le cœur de ville.



Carte 35 : ligne de transports en commun

Un service de transport en commun alternatif

Une offre de transport alternatif peut être proposée dans le cœur de ville avec la mise en place d'une voiture électrique de 7 à 8 places circulant dans le cœur de ville le long d'un trajet défini mais n'ayant pas d'arrêt fixe et permettant ainsi aux utilisateurs de modeler leur trajet afin de répondre au mieux à leurs besoins.

Certaines villes dont le centre-ville est à priorité piétonne ont déjà adopté ce type de service. De par sa taille, celle-ci a la possibilité de circuler dans des rues étroites ou piétonnières contrairement aux transports en communs plus classiques. Ce service, bien qu'adapté pour les personnes âgées ou avec une mobilité réduite, est ouvert à tous. Il peut être proposé gratuitement touchant ainsi un plus grand panel de clientèle. Le trajet de cette voiture doit desservir les espaces d'intérêts comme le marché, la médiathèque, les salles municipales (où sont localisé de nombreuses association) ou encore les parkings permettant ainsi aux usagers de se stationner sur l'un des parkings de la ville et ensuite se rendre grâce à ce dispositif dans le cœur de ville.

De par la clientèle ciblée, le trajet de cette voiture peut passer par les EHPAD de la ville. Cependant, le parcours doit être relativement court pour permettre une rotation rapide. Ce dispositif peut être mis en service continu en semaine et le samedi mais peut également être associé à un système de service de transport à la demande.



Photo 101 : « La Caouéquine », exemple mis en place dans la ville de Blagnac (31)
Source : ville de Blagnac

III. Création d'une véritable artère commerciale

A. Des rue piétonnes en centre-ville

La rue commerçante de la ville de Capbreton ne possède pas d'identité commerciale à l'instar des villes comme Hossegor où le surf est roi. Il serait donc intéressant d'en trouver une mais, pour cela, la ville doit ordonner une étude commerciale. Suite à l'étude, une identité commerciale pourra être trouvée et cela pourrait amener plus de touristes à venir à Capbreton et dans son centre-ville pour trouver des choses qu'ils ne trouveront surement pas ailleurs.

Un autre problème de la rue commerçante concerne la circulation des riverains et des passants en véhicules motorisés (sauf en période estivale où la rue est totalement fermée). Nous souhaitons l'a rendre piétonne à l'année sauf pour les livraisons, les convoyeurs de fonds, les secours et les services municipaux. Plusieurs commerçants nous ont émis ce souhait car ils trouvent la rue très dangereuse. Pour cela, la rue est équipée d'une borne escamotable qu'il faudra maintenir en position haute toute l'année. Il faudrait également pensé à enterrer les conteneurs pour avoir un visuel plus plaisant de la rue commerçante avec les nouvelles percées vertes qui seront décrites plus tard.



Schéma 37 : localisation des rues citées dans la suite

D'autres rues, situées à proximité de la rue commerçante, vont, elles aussi, devenir piétonnes avec quelques exceptions pour permettre une circulation de certains riverains.

Premièrement, la rue du Général de Gaulle est prolongée jusqu'à l'Avenue de Verdun au niveau d'un nouveau parking. Elle sera, quant à elle, totalement piétonne. Ensuite, les cinq rues transversales qui permettent la jonction entre les allées Marines et la rue du Général de Gaulle seront rendues piétonnes et la rue Madeleine Castaings, qui relie l'Hôtel de Ville aux futures salles municipales au Sud, le sera elle aussi sauf pour les riverains et les secours.

Pour permettre la sortie des véhicules de livraisons, d'entretien ou de secours, les rues Jean-Baptiste Gabarra et Madan seront disponibles en sens unique Sud-Nord. Ce seront les seuls véhicules autorisés à circuler dans ces rues. Le passage du couvent reliant ces deux rues sera piéton.

Enfin, la rue du Prieuré et la partie Nord de l'avenue Jean Lartigau seront piétonnes pour permettre une meilleure circulation des piétons dans le cœur de ville.

B. Un stationnement relocalisé : le parking Saint-Joseph

Pour compenser les places de stationnement qui vont disparaître dans le centre-ville et pour remédier aux problèmes de stationnement causés par les parents d'élèves au niveau du groupe scolaire, une décision radicale a été prise.

En effet, il s'agit de racheter le foncier du groupe scolaire Saint-Joseph pour en faire un parking. Le groupe scolaire sera, quant à lui, déplacé à l'extérieur du centre-ville vers un emplacement plus grand et qui dispose d'un parking. Ainsi, cela évitera que les personnes qui viennent chercher leurs enfants ne stationnent sur les trottoirs ou s'arrêtent sur la route. La meilleure des solutions pour replacer le groupe scolaire se trouve au niveau de l'EHPAD le long du boulevard des Cigales. Doté d'un parking et d'un bâtiment assez grand, il serait apte à accueillir le groupe scolaire. Le choix de cette parcelle est justifié par le fait que l'établissement est censé déménager dans un futur proche.

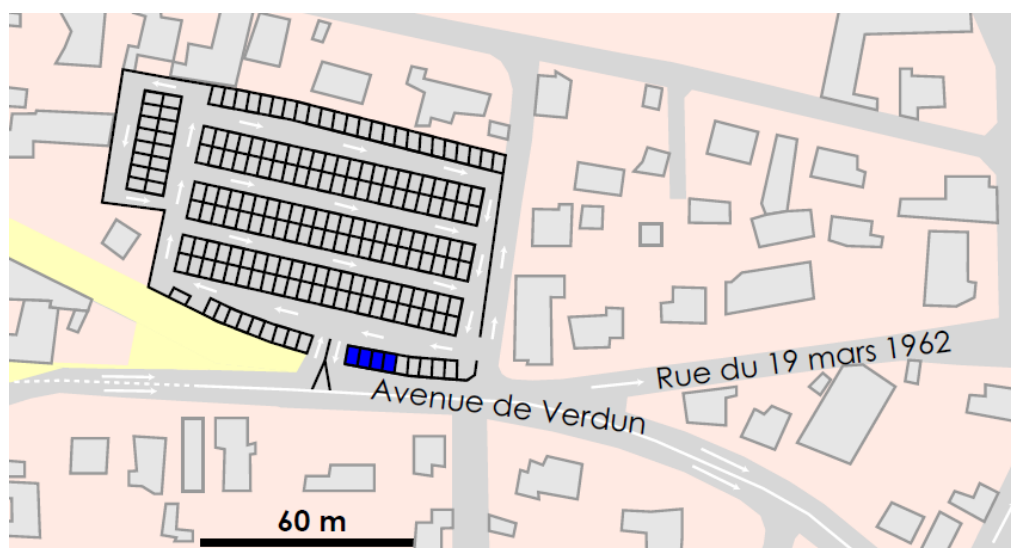


Schéma 38 : configuration du parking Saint-Joseph

Dans cette configuration, le nouveau parking créé à la place du groupe scolaire dispose de 197 places dont 4 pour les Personnes à Mobilité Réduite. La totalité de ces places permettent de compenser l'intégralité du stationnement supprimé en centre-ville notamment aux allées Marines bien qu'un accès riverains leur sera octroyé. En plus, il permet de créer une offre de stationnement à proximité de la rue commerçante qui est prolongé jusqu'au rond-point de la Gare. On retrouvera également des racks à vélos.

Le sens de circulation de la rue du 19 mars 1962 a été inversé car il permet aux personnes revenant de la plage ou sortant du parking de se rendre au carrefour de la Gare puis vers Hossegor au lieu de rependre le rond-point au niveau des Briconauts.

C. Des nouvelles entrées de centre-ville

a) Le pont de la Halle

D'après les modélisations faites par l'ISR sur notre plan de circulation, nous avons pu voir que le rond-point de la Halle causait des congestions du fait de son gabarit trop petit. C'est pourquoi nous avons choisi de le supprimer pour pouvoir créer un carrefour à feux qui régulerait mieux le trafic.

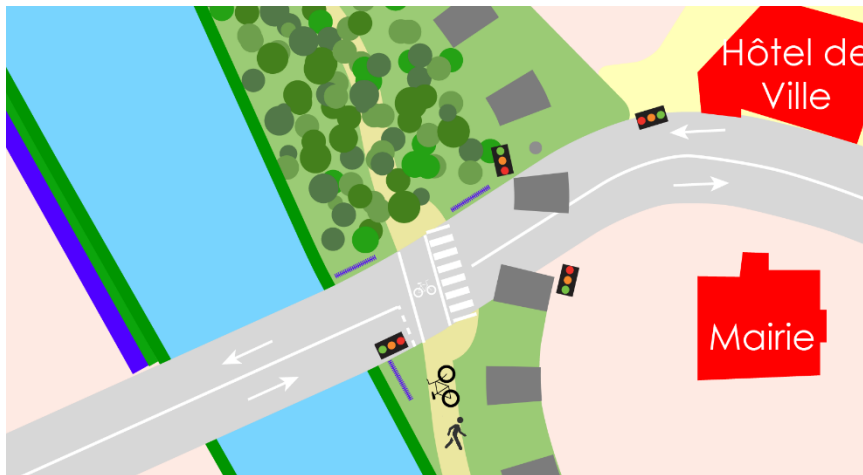


Schéma 39 : nouvelle intersection au pont de la Halle

En effet, la rue Saint-Nicolas sera un axe très emprunté pour les retours de plages d'après notre plan de circulation. C'est pourquoi les feux présents sur cette route seront toujours au vert. Ils ne passeront au rouge que lorsqu'un bus fera son apparition sur les allées Marines et ce pour une durée très courte. Ainsi, les voitures pourront circuler plus librement sans être gênée. Il faudra néanmoins prévenir de la présence du passage clouté car il se trouve juste après un virage.

b) Carrefour Jean Lartigau, point névralgique

Toujours d'après les modélisations faites par l'ISR sur notre plan de circulation, nous avons pu voir que le rond-point initialement prévu à cet endroit causait des congestions du fait de son gabarit trop faible. C'est pourquoi nous avons choisi de le supprimer pour pouvoir créer un carrefour à feux qui régulerait mieux le trafic.

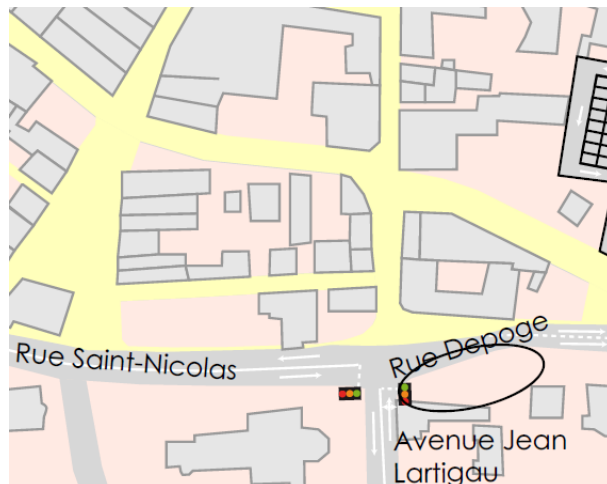


Schéma 40 : nouveau carrefour

La configuration du feu peut être la suivante :

- le matin, il faut privilégier l'aller aux plages. Par conséquent, l'avenue Jean Lartigau doit être prioritaire pour les personnes qui arrivent de Labenne et des communes au Sud. Le feu doit donc être au vert plus longtemps que celui de la rue Saint-Nicolas.
- le soir, il faut favoriser le retour des plages. Par conséquent, l'inverse du matin doit s'établir. La rue Saint-Nicolas doit être prioritaire et le feu vert doit durer plus longtemps que celui de l'avenue Jean Lartigau.

De plus, pour pouvoir créer un axe assez large et où un fort flux de véhicules peut circuler, il faut racheter trois parcelles au niveau de l'intersection de la rue Depoge et l'avenue Jean Lartigau. Il s'agit des parcelles comprises dans le l'ovale noir sur le schéma ci-dessous. Ceci permettra de rendre la route plus rectiligne qu'elle ne l'était avant.

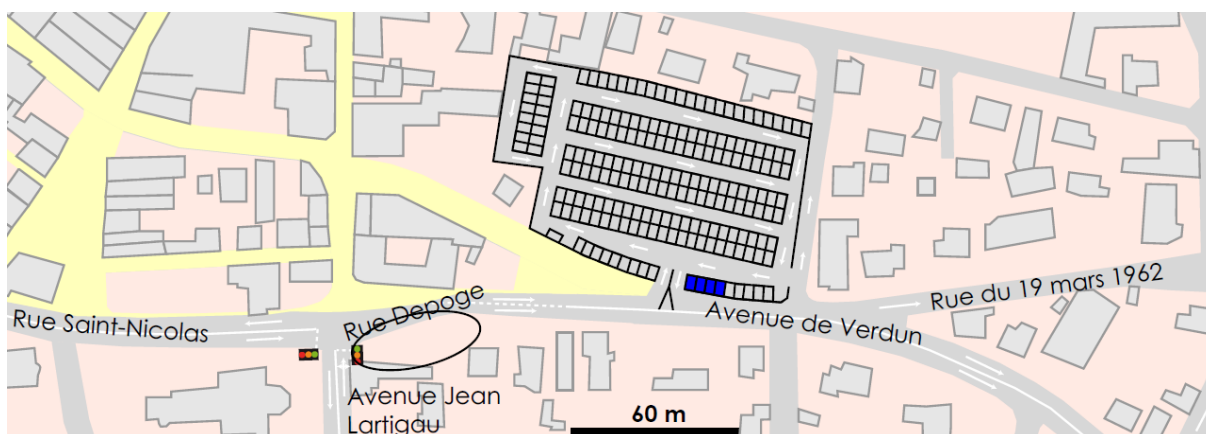


Schéma 41 : vue d'ensemble et avenue de Verdun

c) Le rond-point de la Gare

Option n°1 : priorité sur le stationnement

La création d'un unique rond-point en rassemblant les deux giratoires existants permet de supprimer le franchissement qui s'avère souvent complexe d'un rond-point à l'autre notamment lorsque les flux de circulation le long du boulevard des Cigales sont élevés. De plus, l'élargissement du giratoire permet la circulation plus fluide d'un plus grand débit de véhicules car plus un giratoire à un diamètre réduit plus sont débit de véhicule est réduit.

Le réaménagement de ce giratoire permettra de mieux organiser les espaces de stationnement en les séparant notamment de la chaussée. Ce sont 44 places de stationnement qui peuvent ainsi être créées et 3 places réservées pour les PMR. Une dizaine de places supplémentaires peuvent également être créées à côté du café de la Gare (espace en jaune sur le plan). Cet aménagement permet également de dégager de l'espace public devant le café de la Gare. Cet espace libre permettra d'agrandir la terrasse du café tout en la séparant réellement de la voie de circulation. L'espace public en jaune peut également être utilisé pour faire de nouveaux locaux commerciaux permettant ainsi de poursuivre la continuité de l'avenue commerçante jusqu'au boulevard des Cigales. Cela peut également permettre de rassembler, au niveau de ce carrefour, les commerces qui bordent le boulevard des Cigales renforçant ainsi la fonction commerciale du lieu.

Enfin, le réaménagement du giratoire permettra le réaménagement de de l'espace d'attente à l'arrêt de bus et de créer un franchissement cyclable sécurisé permettant de relier les différentes voies cyclables déjà existantes ainsi que les nouvelles créées le long du boulevard Junqua et de l'avenue de Verdun.



Schéma 42 : rond-point de la Gare option n°1

Option n°2 : une entrée de ville végétalisée

Cette seconde option réduit significativement le nombre de place de stationnement proposé au niveau de cette entrée de ville. Cependant, grâce au nouveau parking de Verdun localisé à 200 mètres du giratoire et proposant 200 places de stationnement, ce déficit de place ne pose pas de problème majeur. Cette plus faible offre de stationnement, 35 places et 2 places réservées pour les PMR, permettra d'augmenter la végétalisation de l'espace public créant une entrée de ville plus harmonieuse.



Schéma 43 : rond-point de la Gare option n°2

d) Le rond-point des Briconautes

Le principal problème au niveau du rond-point des Briconautes concerne son gabarit qui est trop petit. Pour essayer d'améliorer les problèmes de circulation au niveau du rond-point des Briconautes, nous avons fait le choix de racheter la parcelle des Briconautes qui se déplacent en périphérie de la ville. De ce fait, le rond-point peut être agrandi et les entrées plus espacées ce qui permettrait une meilleure insertion des usagers.

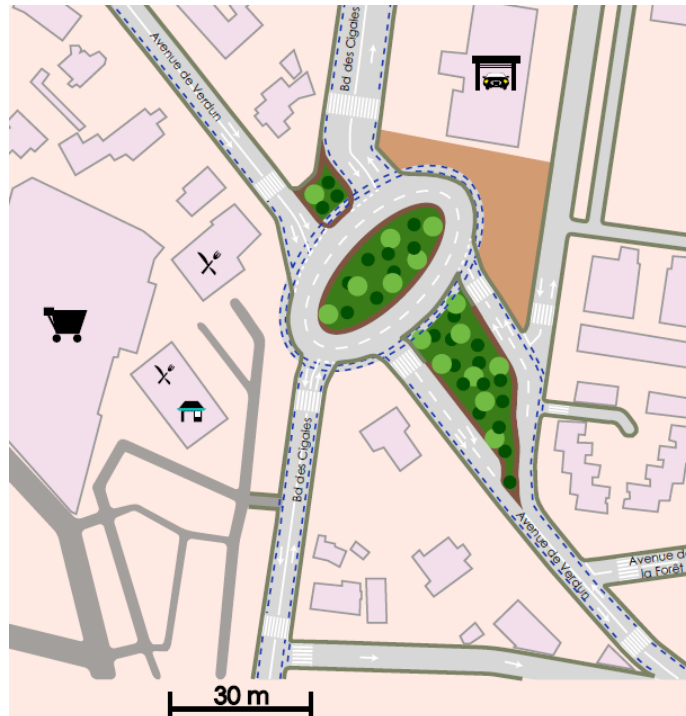


Schéma 44 : rond-point des Briconautes en forme d'ovale

Ce type de rond-point permet également d'avoir une surface plus importante au centre pour pouvoir aménager un espace vert ou orner le rond-point pour lui donner un intérêt paysager et d'embellir l'entrée de centre-ville. Enfin, une parcelle restante peut être aménagée (partie orange marron).

IV. Les allées Marines : un poumon vert dans la ville

Au sein de ce second scénario, les allées Marines vont subir plusieurs modifications majeures concernant leur utilisation et leur morphologie. Nous avons la volonté de les naturaliser le plus possible afin de créer un espace vert naturel et agréable en plein cœur du centre-ville.

A. Le Boudigau reprend ses droits

a) L'encorbellement

Entre le pont Lajus et le pont de la Halle, la largeur des allées Marines est très variable : elles passent de 7 mètres à 25 mètres. Nous allons donc, dans un premier temps, rééquilibrer l'espace à l'aide d'un procédé d'encorbellement.

Les allées Marines Nord auront donc une largeur uniformisée entre 20 et 25 mètres. Mais cette largeur pourra être qualifiée, dans certain endroit, comme passagère. En effet, nous allons aménager un encorbellement pour combler le déficit de la largeur des allées Marines. Cet encorbellement se trouvera en contre-bas de la rue et sera donc accessible (via des escaliers au niveau du pont de la Halle et sur le côté de la rive) en marée basse et submergée par la marée montante.

Pour que cet aménagement puisse se réaliser, il faudra faire disparaître les berges bétonnées et agrandir le Boudigau d'environ 2 mètres. D'une part cela renforce l'idée de redonner de l'espace naturel aux allées Marines et, d'autre part, cela permettra de pouvoir construire un encorbellement large et sur de bonnes fondations. Cet encorbellement sera, le plus naturellement possible, composé de terre, de plantes aquatiques et aucun chemin bitumeux ne sera réalisé.

L'encorbellement souhaité est représenté pour la couleur verte foncée sur le schéma ci-contre. Nous remarquons qu'au niveau du pont Lajus, nous gagnons 13 mètre de largeur tandis qu'en dessous de la nouvelle médiathèque nous sommes à 2 mètres.



Schéma 45 : les allées Marines

b) Le théâtre d'eau

Ce théâtre d'eau va permettre aux personnes se baladant sur les allées Marines de s'approprier l'espace et notamment celui du Boudigau. De plus, avec l'arrivée de la médiathèque à la place des salles municipales, un pôle culturel va naître le long des allées Marines. Le théâtre d'eau va donc également être propice à la mise en place d'évènements culturels éphémères permettant de dynamiser le centre-ville.

Afin de mettre en place ce théâtre d'eau, le Boudigau va de nouveau être élargie dans le but de créer une « poche d'eau ». Le Boudigau verrait donc sa largeur passer de 32 mètres à 40 mètres à ce niveau.

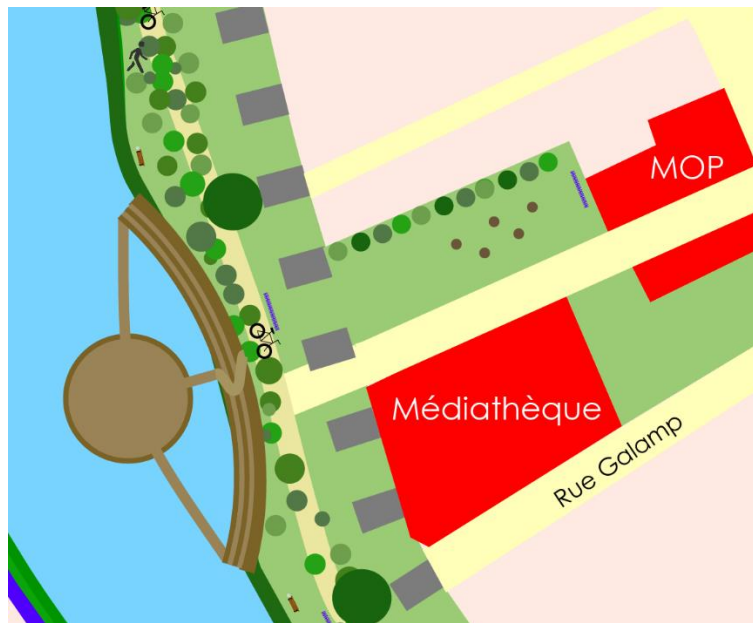
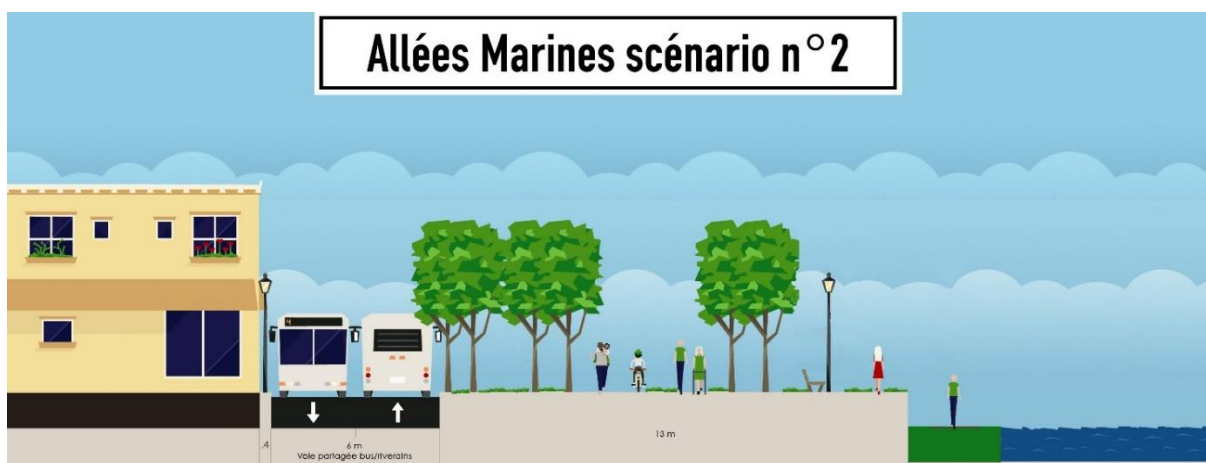


Schéma 46 : le théâtre d'eau

B. Place aux déplacements doux



Coupe 4 : allées Marines
Source : streetmix

Les allées Marines ne vont plus être accessibles aux véhicules autres que les bus et les riverains de cette rue. Cela va permettre de renforcer la volonté de faire des allées Marines un cadre naturel et végétalisé.

Les bus seront donc presque en site propre (à l'exception d'un accès réservé aux riverains qui ont beaucoup de garages privés sur cette rue) à double sens. Ce type d'aménagement va permettre de pouvoir desservir le cœur du centre-ville sans être gêné par les autres véhicules motorisés. De plus, ces bus seront plus accessibles aux piétons qui circulent à côté sur les allées Marines. Nous avons fixé le nombre d'arrêts entre le pont Lajus et le pont de la Halle à deux mais il y évidemment possibilité d'en faire plus.

Ces transports collectifs seront privilégiés au niveau des carrefours à feux (pont Lajus et pont de la Halle) afin d'optimiser leur fluidité.



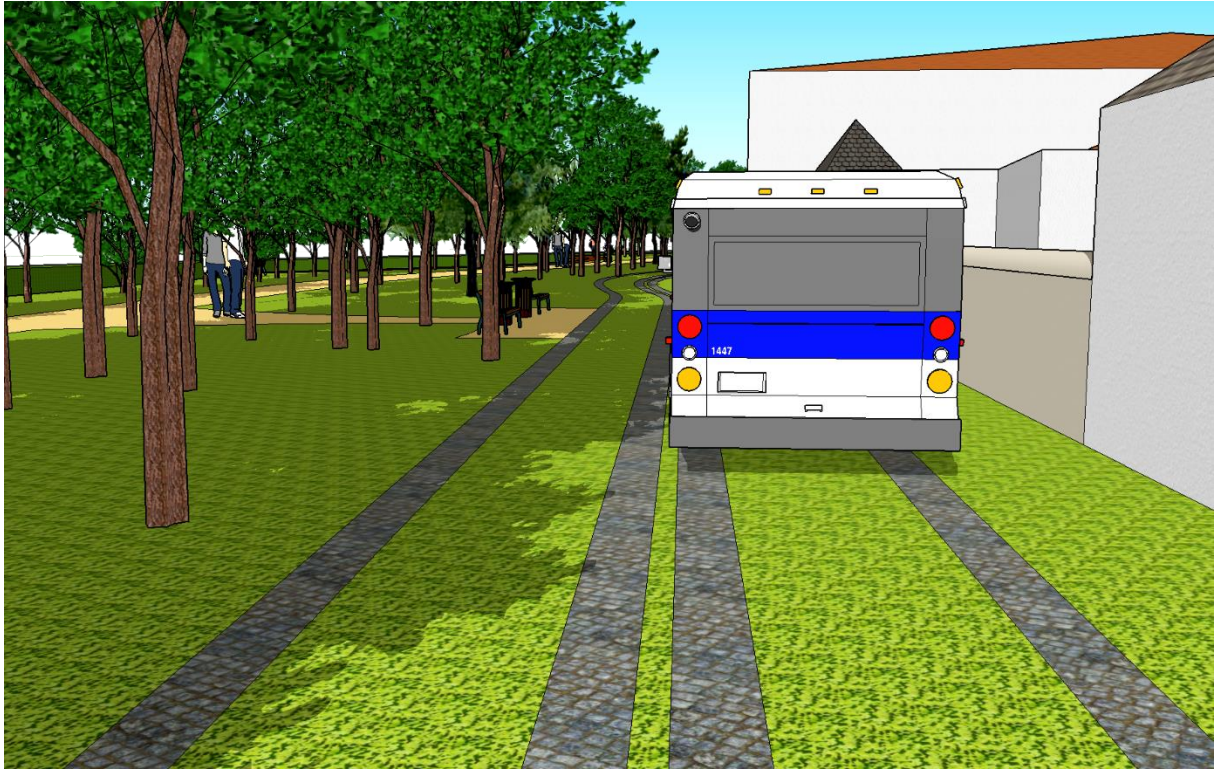
Photo 102 : revêtement au sol, voies bus et riverain

Nous pouvons avoir une idée de ce que la voie de bus en site propre donnerait. Il y aurait des pavés réduisant les affaissements de terrains dus aux poids importants des véhicules et, au milieu, une végétation naturelle (friche, pierres, etc).

Nous restons toujours dans l'idée de créer un cadre le plus naturel possible, nous souhaitons donc minéraliser le moins possible les allées Marines.



Schéma 47 : cheminement piétons/cyclistes et bus/riverains



Modélisation 10 : site propre

Le reste de l'espace sera consacré exclusivement aux cyclistes et piétons avec une « voie mixte piéton et cycliste » en son centre. Cette voie ne sera pas en béton mais en graviers fins. Les piétons pourront circuler partout sur les allées Marines avec la mise en place de pierres plates sur la friche permettant aux piétons de marcher sur un sol stable et le moins boueux possible.

Les ronds verts de différentes couleurs sur le schéma ci-dessus représente des arbres, arbustes que l'on trouve principalement dans le Sud-Ouest de la France. Actuellement, se sont uniquement des platanes. Nous voulons donc les enlever et les remplacer par des essences locales. Cela va permettre de créer une réelle identité locale à ces allées Marines mais également de limiter la transmission de maladies entre arbres de la même espèce. Des racks à vélos (100 au total) seront installés tout au long des allées Marines permettant de faciliter l'accès au cœur de centre-ville.

Deux liaisons vont également être créées qui permettront de relier les allées Marines au nouveau marché couvert et les allées Marines au nouveau pôle culturel. Ces liaisons seront aménagées sur le même principe que précédemment (cadre naturel).

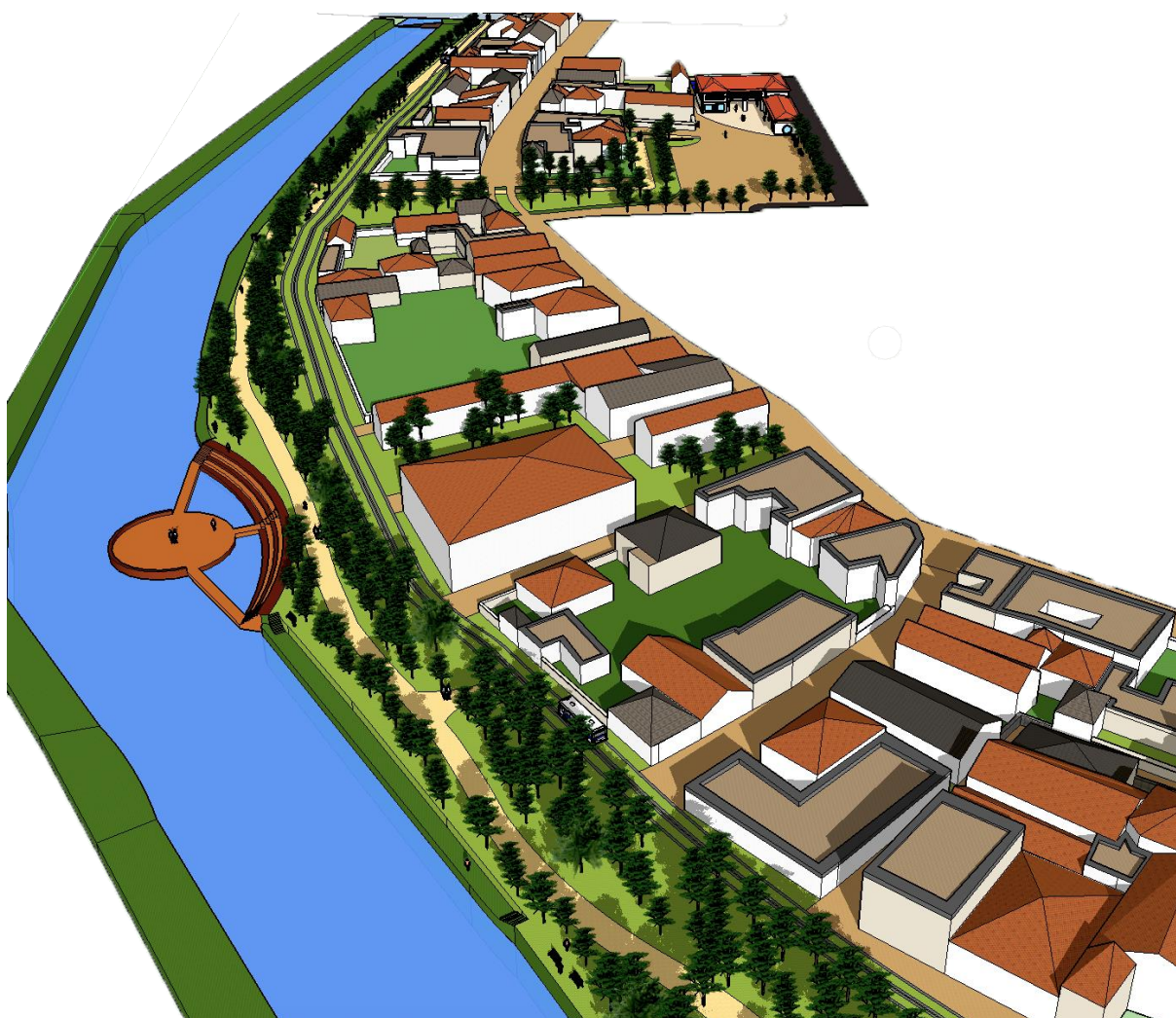
Enfin, en ce qui concerne l'ambiance nocturne des allées Marines, certains arbres remarquables seront éclairés au même titre que pour le jardin du Boudigau afin de ne pas artificialiser cet espace.



Schéma 48 : les liaisons depuis les allées Marines et allées Marines de nuit

Nous pouvons donc remarquer que les allées Marines ont retrouvé un cadre naturel avec un Boudigau qui s'élargie et une minéralisation moindre de cet axe. Les modes de déplacements doux seront privilégiés (piétons, cyclistes, bus) afin d'être en accord avec la volonté de créer un poumon vert dans le centre-ville.

Le centre-ville sera donc composé de deux rues principales avec des entités paradoxales : l'une, la rue du Général de Gaulle, qui garde sa fonction commerciale et qui tend même à être renforcée et l'autre, les allées Marines, qui retrouve un cadre naturel non artificialisé.



Modélisation 11 : vue générale des allées Marines



Modélisation 12 : percées sur les allées Marines

C. L'aménagement Sud des allées Marines

a) Un parking relais au Sud du cœur de ville

Afin de compenser la suppression des places de stationnement le long des allées Marines, le parking du marché est agrandi grâce à la destruction de l'ancien marché couvert. Le nouvel agencement de cet espace de stationnement permet de totaliser dans cet espace 182 places de stationnement dont 4 places réservées pour les Personnes à Mobilités Réduites. A cela s'ajoute les 44 places inchangées du parking des Cyprès situé de l'autre côté de l'avenue Jean Lartigau.

Cela permet de créer une véritable poche de stationnement (226 places) de au Sud du cœur de ville permettant l'accueil de la clientèle des commerces et des personnes souhaitant se promener le long des berges du Boudigau. Il permettra également d'accueillir les véhicules des riverains n'ayant pas de garages et les véhicules des commerçants. Il pourra également être utilisé comme parking relais grâce à la mise en place d'un arrêt de bus au niveau de l'entrée Nord du parking. Cet arrêt sera un point majeur pour la circulation des transports en commun car la ligne Yégo (annuelle) ainsi que les deux lignes estivales passeront par ce point.

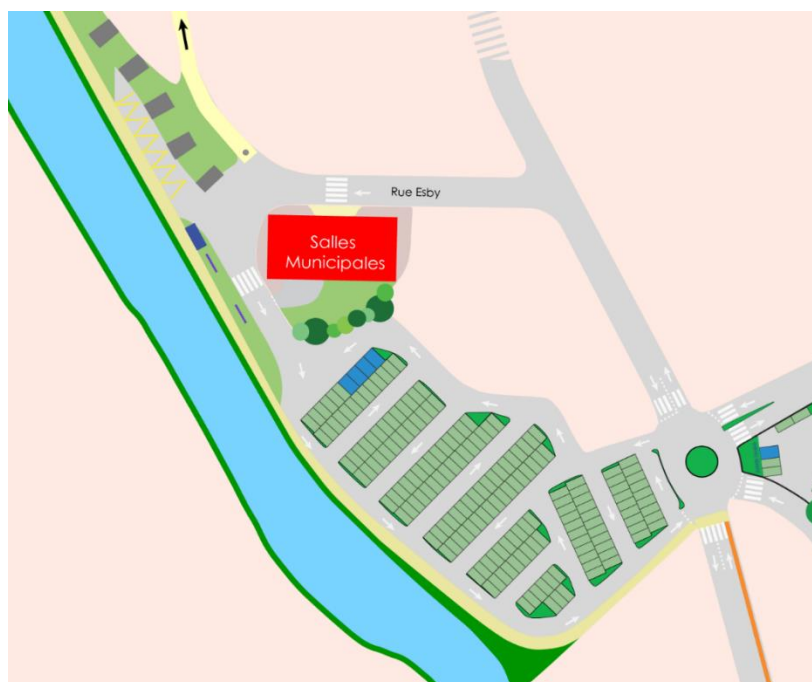


Schéma 49 : aménagement au Sud des allées Marines

Un espace de stationnement de cette taille provoque une forte minéralisation du lieu entraînant également la perméabilité des sols. Afin de réduire ces effets, seront privilégiées au niveau de cet espace des places de stationnement végétalisées. La végétalisation des espaces de stationnement permet de drainer naturellement les eaux pluviales et de diminuer le ruissellement pouvant engendrer des saturations des réseaux d'assainissements. De plus, avec l'espace naturel créé à proximité, la végétalisation du stationnement permettra d'atténuer la frontière entre l'espace naturel des berges du Boudigau et l'espace artificialisé du parking. Cependant, la revégétalisation de la berge droite du Boudigau sera poursuivie mais de manière moins étendue jusqu'à l'extrémité Sud du parking. Une voie verte sera aménagée le long des allées Marines Sud afin de relier le chemin cyclable des allées Marines avec la piste cyclable du Sud de l'avenue Jean Lartigau.



Photo 103 : exemple à Hossegor
Cliché : Florian D., 2015

b) Des salles municipales relocalisées

Les salles municipales seront déplacées au Sud des allées Marines entre l'espace naturel des berges du Boudigau et le parking du Boudigau. Le marché couvert sera détruit et relocalisé dans le cœur de ville. Les nouvelles salles municipales seront reconstruites sur la partie Nord de l'ancienne parcelle du marché. D'après le PLU communal, cette parcelle est localisée dans la zone UCa. La construction devra donc être conforme à la réglementation associée à cette zone.

Article UCa 10 : hauteur des constructions. Les constructions doivent se limiter au R+2 et avoir une hauteur maximale de 10m.

Les nouvelles salles municipales pourront donc être construites sur l'exemple de celles actuelles en R+1. Permettant ainsi de faire une grande salle au RDC et de construire des locaux d'associations au premier étage.

Article UCa 9 : emprise au sol. L'emprise au sol est limité à CES < 28%.

Article UC 9 : emprise au sol. Pour les constructions publiques, le CES peut être doublé.

Les nouvelles salles municipales étant un bâtiment public, le doublement du CES peut donc s'appliquer. Le CES pour cette construction est donc de 56%. La parcelle choisie pour accueillir les nouvelles salles municipales est de 1 200 m². L'emprise au sol pour le nouveau bâtiment est de 650 m² (contre 690 m² actuellement). Cela fait donc un CES de 54,1%, ce qui est donc inférieur aux 56% réglementaire.

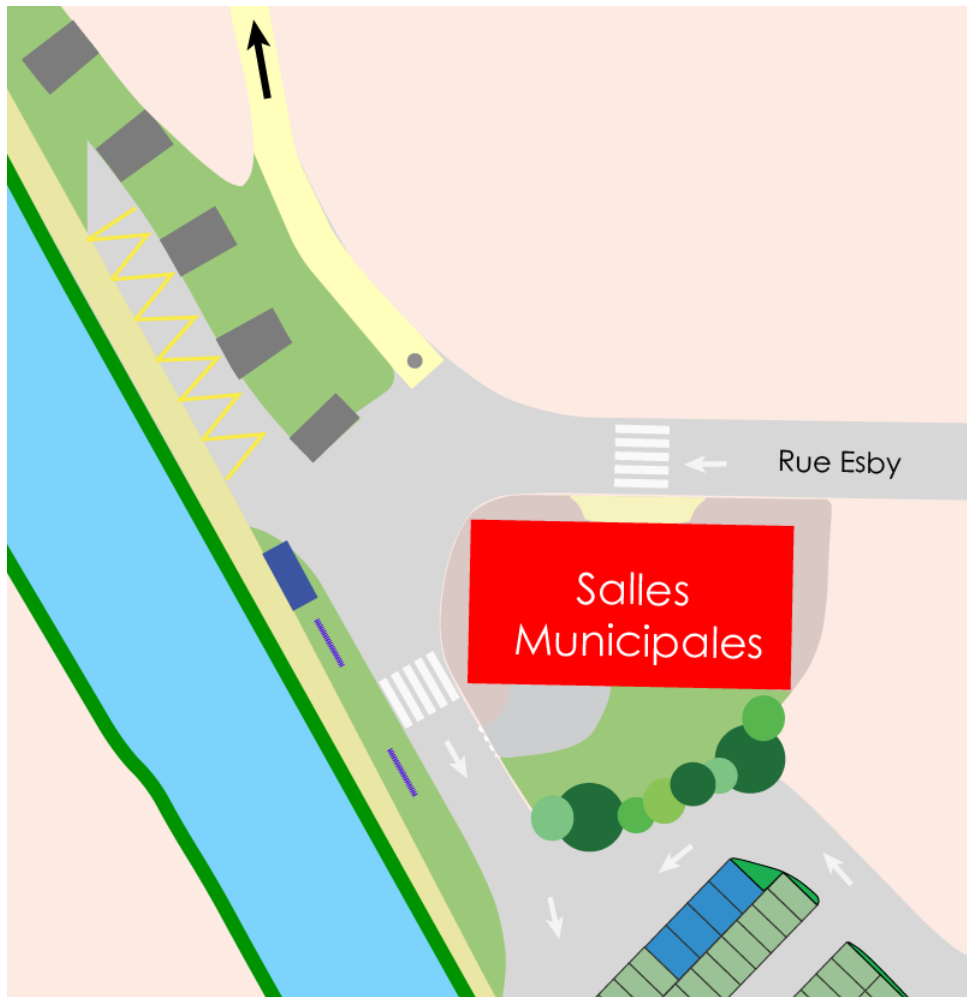


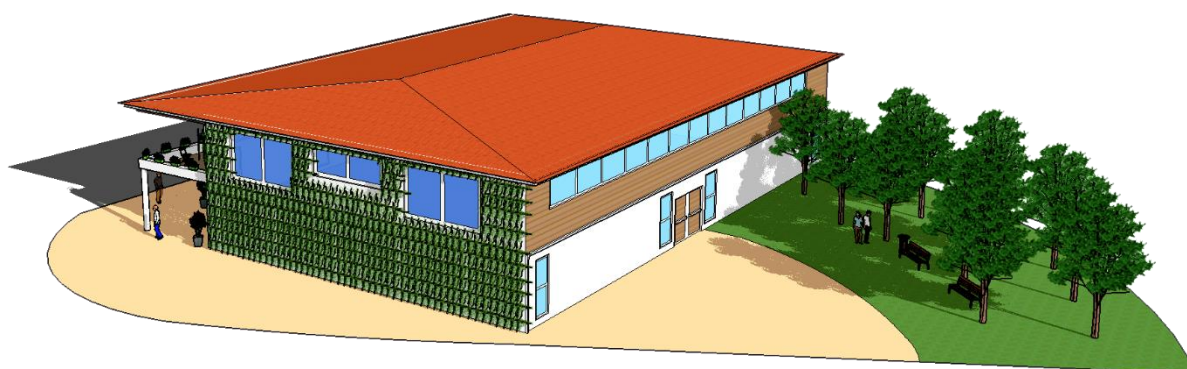
Schéma 50 : plan des salles municipales

L'entrée des salles municipales donnera sur la rue Esby permettant ainsi de rejoindre facilement l'Eglise ou la Mairie à pied en empruntant la rue Madeleine Castaings, voie partagée pour les piétons et les riverains. A l'arrière des salles municipales pourra être aménagé un espace de livraison pouvant accueillir des camions dans le cas de réceptions données ainsi qu'un espace vert permettant une extension aux salles municipales en extérieur.

Les salles seront ainsi situées à proximité du parking du Boudigau facilitant ainsi le stationnement pour les usagers de la salle et seront également situées à proximité directe avec un arrêt de bus permettant à la fois aux usagers de se rendre jusqu'aux salles municipales en transport en commun. Mais également de permettre le stationnement de bus privés lorsqu'une manifestation se déroulant dans les salles municipales nécessite la venue de personne par le biais de bus (écoles, EHPAD, etc).



Modélisation 13 : nouvelles salles municipales



Modélisation 14 : nouvelles salles municipales vue de derrière

V. Des liaisons entre cette artère et ce poumon

Notre scénario s'appuie sur deux axes principaux du centre-ville capbretonnais à savoir d'une part les allées Marines, axe naturel et végétal, et, d'autre part, de la rue du Général de Gaulle se prolongeant jusqu'à l'avenue de Verdun affirmant une véritable artère commerciale communale.

L'objectif étant de connecter ces deux voies qui prennent une nouvelle envergure, nous avons pris le parti de changer radicalement leurs connexions en les élargissant. En effet, pour le moment, six passages ou rues permettent de relier les deux axes mais restent peu visibles et attrayants. Nous souhaitons que les nouveaux passages soient clairement perceptibles par l'usager et qu'ils permettent de prolonger le cadre naturel du Boudigau vers le cœur de ville.

Dans cette partie, nous décrivons les liaisons permettant deux connecter une artère commerciale et une coulée verte. Nous décrivons tout d'abord, la plus petite de ces connexions situées au niveau de la place de l'Hôtel de Ville. Ensuite, nous détaillerons la connexion située au niveau de la Maison de l'Oralité et du Patrimoine (MOP). Enfin, nous présenterons la dernière jonction se situant au niveau des rues des Marines et Fossecave reliant la coulée verte, la rue commerçante et la place Yan Dou Gouf, nouvelle place du marché couvert de la ville.

A. Ajouter un espace végétalisé aux lieux de convivialité

Depuis son réaménagement, la place de l'Hôtel de Ville est devenue un réel lieu de centralité et de convivialité dans le cœur de ville. Cette place est le seul espace du cœur de ville vivant toute l'année même en dehors de la saison estivale. La suppression de la voiture et sa requalification a fait de cette place un lieu agréable et paisible. Cependant, malgré le succès de la rénovation de la place, cet espace reste un lieu extrêmement minéral. Le but est donc de compléter la place de l'Hôtel de Ville en y ajoutant un espace vert.

La parcelle à l'angle de la place est la seule non bâtie à proximité de la place. Cette parcelle présente donc un potentiel important. Le rachat de cette parcelle de 244 m² par la commune permettra de créer un nouvel espace public destiné à renforcer le caractère convivial de la place tout en y apportant un espace végétalisé et ombragé. La question de l'ombre sur la place de l'Hôtel de Ville nous a régulièrement été rapportée lors de nos enquêtes auprès de la population. En effet, les platanes qui permettaient d'apporter de l'ombre sur cette place ont été enlevés. Des arbres devront donc être plantés dans ce petit jardin afin d'apporter un espace ombragé pour les usagers de la place. Pour faire de cet espace un lieu convivial et agréable, du mobilier urbain comme des bancs, un point d'eau ou une poubelle devront également être installés.

La partie gauche du jardinet pourra accueillir un terrain de pétanque afin d'augmenter le caractère convivial du lieu. Ou bien, cet espace pourra être transformé en petite scène. Il nous a également été rapporté lors de notre enquête que la place de l'Hôtel de Ville et la rue commerçante manquaient d'animation. Cette scène pourrait donc permettre d'accueillir des petits groupes de musique le week-end afin d'apporter de l'animation et ainsi rendre le cœur de ville plus attractif pour les riverains comme pour les touristes. Cette scène pourra également être utilisée pour le Festival du Conte qui se déroule tous les ans en août dans la commune de Capbreton et qui est un réel événement attractif pour la commune et notamment le cœur de ville.



Schéma 51 : nouveau jardin de l'Hôtel de Ville

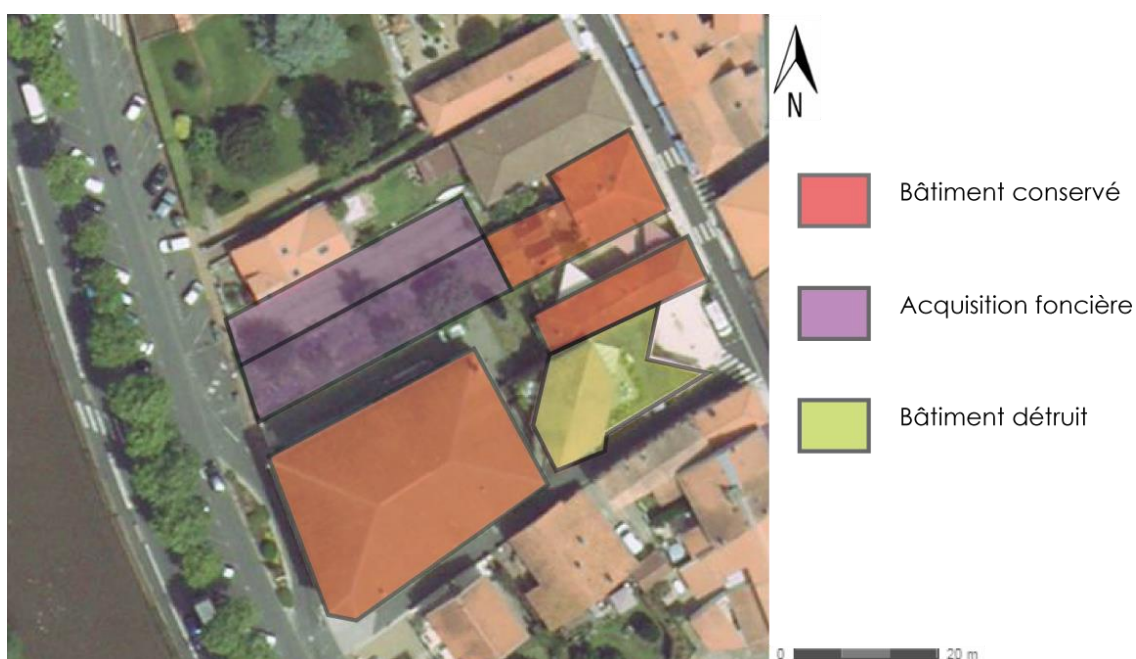
B. Un pôle culturel avec un cadre naturel

Tout d'abord, les actuelles salles municipales accueilleront désormais la médiathèque. L'intérêt d'implanter cet équipement en ce lieu est multiple.

Premièrement, il nous est apparu comme une réelle opportunité de rapprocher géographiquement deux centres d'intérêts culturels afin de créer et d'affirmer un « pôle culturel » composé de la MOP et désormais de la médiathèque.

Deuxièmement, ces équipements proches du Boudigau et le long des allées Marines qui, avec leur nouveau aspect naturel, en fait un cadre idéal pour organiser des événements culturels dans un cadre agréable avec notamment la proximité du théâtre d'eau mais aussi l'acquisition de parcelles énoncées précédemment afin d'étendre cette ambiance végétale en remontant vers la rue du Général de Gaulle pouvant également servir comme espace de lecture.

Les salles Chabat et Boitel ainsi que les logements adossés aux actuelles salles municipales seront détruits afin que la liaison entre les deux axes principaux puissent se faire pour tous types d'usagers avec un flux conséquent.



Carte 36 : modification de l'emprise au sol et du foncier au niveau de la MOP

En effet, lors du diagnostic, nous avons pour volonté d'ouvrir cet espace pour que la MOP devienne un point de passage entre les allées Marines et la rue commerçante. Cependant, le gabarit du passage de la MOP à son parking (sur un des côtés des salles municipales) est réduit (voir photo ci-dessous). C'est pourquoi ces bâtiments seront détruits et l'emprise au sol sera recouverte de pelouse et autres végétaux pour prolonger le cheminement vert. Le muret à côté de cette entrée sera également supprimé permettant ainsi d'ouvrir l'espace et de prolonger la terrasse en contrebas.



Photo 104 : Actuel passage de la MOP à côté des salles municipales
Cliché : Florian D., 2015

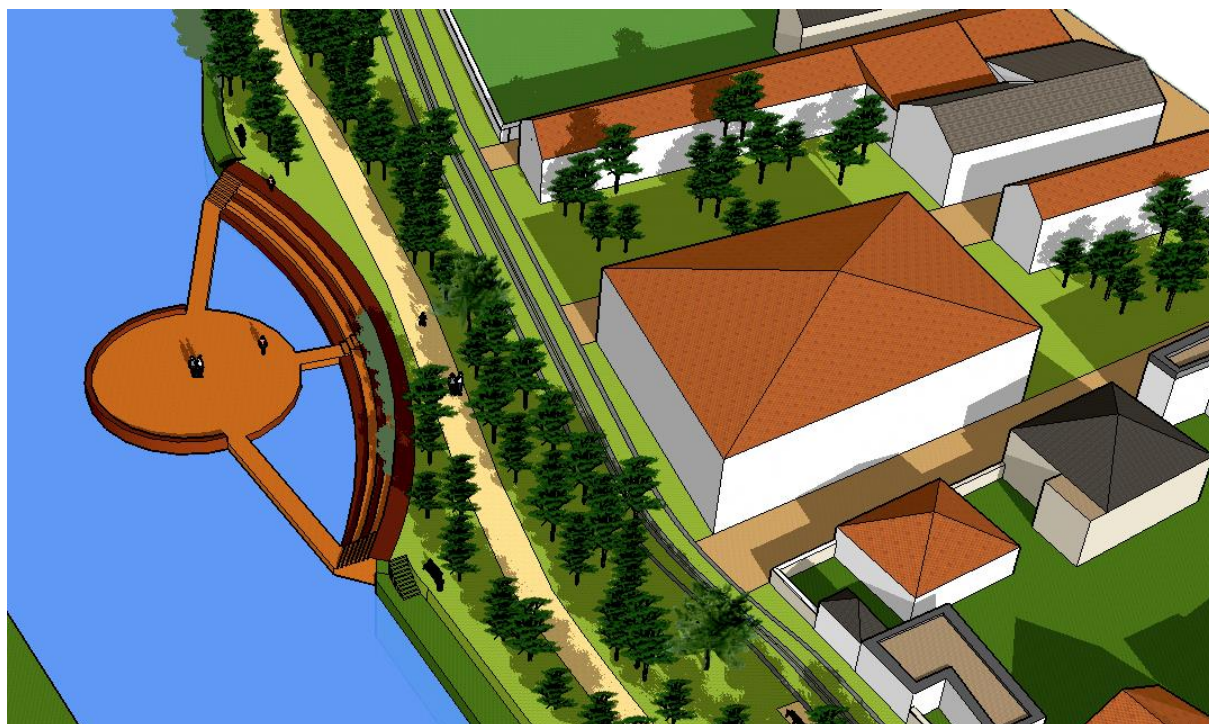
Grâce à ces opérations toutes personnes évoluant dans la rue commerçante aura une vue sur le Boudigau et les allées Marines.

Les piétons et cyclistes pourront aisément accéder au futur pôle depuis les allées Marines grâce aux cheminements prévus à cet effet. Cependant, l'accessibilité pour les PMR peut tout d'abord apparaître compliquée. Ces dernières pourront soit emprunter l'avenue du Général de Gaulle dont le revêtement est plus minéral et stabilisé soit utiliser les transports en communs en site propre passant par les allées Marines et qui s'arrêtent à proximité de l'entrée de la médiathèque. De plus, des racks à vélo seront installés proche de ce pôle pour inciter les usagers à utiliser le vélo. Enfin, l'accès automobile des riverains de cette zone se réalise par les voies de bus en site propre car la rue commerçante est entièrement piétonne et il n'y a plus de voie de circulation sur les allées Marines.

Si aucune intervention humaine ne sera requise pour l'entretien de la végétation sur les allées Marines, les espaces verts se situant dans cet espace seront quant à eux entretenus par les services municipaux afin qu'ils puissent servir de lieu de détente et ainsi de réaliser une transition progressive entre l'ambiance végétal du poumon vert et l'aspect plus minéral de l'artère commerçante.



Schéma 52 : nouveau pôle culturel

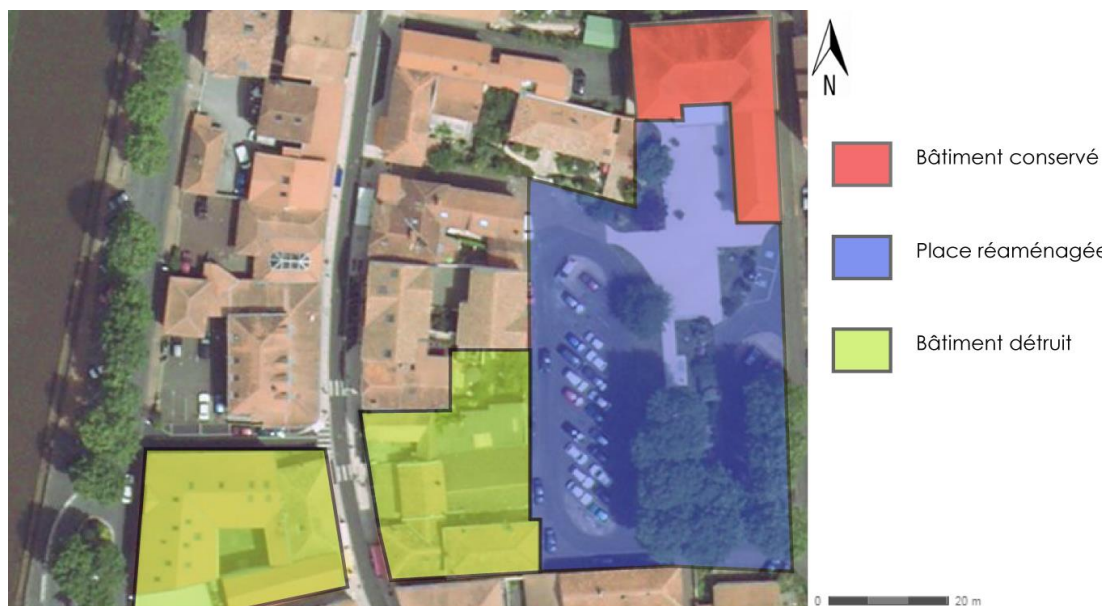


Modélisation 15 : pôle culturel et théâtre d'eau

C. Une centralité pour un marché ouvert sur le Boudigau

Dans cette percée située plus au Nord du cœur de ville, nous réorganisons de nouveaux l'emplacement de deux équipements :

- la médiathèque : formant le pôle culturel avec le MOP plus au Sud (décrit précédemment)
- le marché couvert : situé au Sud du centre-ville, il est remplacé par les nouvelles salles municipales et le parking relai du Boudigau et s'implante désormais dans le bâtiment de l'actuelle médiathèque (représenté en rouge sur le plan ci-dessous)



S'il nous a paru préjudiciable de regrouper la médiathèque et la MOP, il fallait cependant songer à la requalification de la médiathèque. Le bâtiment accueillant les locaux possède une certaine valeur architecturale décrite dans le diagnostic. C'est pour cela que nous décidons de garder la structure extérieure de ce bâtiment. Cependant, pour qu'il remplisse sa fonction de marché couvert, il convient de réaménager l'intérieur de la construction et notamment de casser la verrière du rez-de-chaussée afin de pouvoir laisser une entrée suffisamment large pour les clients et les commerçants sur la façade principale.



Photo 105 : médiathèque
Cliché : Florian D., 2015

De plus, le changement de position du marché entraîna la réflexion de l'espace disponible pour les commerçants installant leurs étals lors des jours de marchés en dehors de l'espace couvert (notamment le samedi et en haute saison). Ce sont, en effet, durant cette période, quatre-vingt commerçants (en moyenne) ayant besoin d'espace de vente. C'est pourquoi ils ne peuvent tous se réunir sous l'édifice couvert.

Le bâtiment présenté se trouve sur la place Yan Dou Gouf, parallèle à la rue du général de Gaulle (située seulement à une trentaine de mètres) faisant actuellement environ 1 400 m², espace suffisant pour accueillir les étals.

Cependant, actuellement cette place est longée par la rue des Prébendiers et dispose de 36 places de stationnement servant aux usagers de la médiathèque et aux riverains. Il s'avère que ce nombre est insuffisant. Ensuite, cinq platanes se situent plus au Sud de la place dans laquelle du mobilier urbain (bancs, poubelles, lampadaires, conteneurs enterrés) a été implanté ainsi que des espaces gazonnés et agrémentés de plantations.



Photo 106 : place Yan Dou Gouf
Cliché : Florian D., 2015

Afin d'être en accord avec l'un des objectifs de ce scénario, les places de stationnement de cet espace seront entièrement supprimées pour gagner de l'espace public. La rue des Prébendiers (à l'Ouest de la place Dou Gouf) permettant l'accès à ce parking ne sera plus une voirie servant aux véhicules motorisés mais le prolongement du cheminement cycliste reliant les allées Marines en traversant la rue du Général de Gaulle. Des espaces verts seront disposés de part et d'autre de cette voie ainsi que des racks à vélo proche du marché couvert ayant pour objectif d'augmenter l'offre de stationnement des cyclistes. Ensuite, une rangée d'arbre d'essences locales (pins maritimes, chênes blancs, etc..) sera disposée le long de la place du marché à l'Est matérialisant ainsi des obstacles naturels et non artificiels pour éviter aux véhicules de stationner ou circuler sur la place. Seul un espace plus important entre deux arbres permettra l'accès aux exposants les jours de marché ou un passage permanent pour les pompiers avec un système de bornes rétractables.

La seule voie de circulation permettant l'accès à la place et au marché couvert sera désormais la rue du Plachot devenue piétonne après le croisement avec la rue des Ecoles vers la rue du Général de Gaulle. L'espace se situant au Nord du marché couvert sera goudronné afin de permettre les livraisons des commerçants à l'intérieur du bâtiment. Cet accès ne sera pas ouvert au grand public et permettre son stationnement mais des places de parking pour les PMR (jusqu'à cinq) peuvent également être implantées sur cette zone.

Des acquisitions foncières seront nécessaires pour réaliser cette liaison entre les allées Marines et le marché couvert. En effet, pour accomplir cette opération, sept parcelles devront être possédées par la municipalité et il faudra détruire les bâtiments occupant l'emprise au sol. Le choix de ces parcelles a été réalisé du fait de leurs positions géographiques mais nous avons remarqué que les constructions édifiées sur ces dernières ne présentaient pas un intérêt architectural important. Certains d'entre elles ayant leurs façades détériorées et un état de vétusté important.



Photo 107 : bâti présent sur les parcelles à acquérir
Cliché : Florian D., 2015

Ces acquisitions permettront d'avoir une percée de taille importante (plus de 20 mètres de large) afin que piétons et cyclistes puissent emprunter cette voie transversale aux deux grands axes du centre-ville. Les PMR pourront également utiliser cet accès. Leur arrivée jusqu'ici, si elle difficile, pourra être aidée par les transports en commun qui dispose d'un site propre sur les allées Marines. En plus de favoriser les moyens de transports doux, cet aménagement permettra d'avoir une vue sur le

Boudigau depuis la place du marché. Comme pour la liaison du pôle culturel, cet espace marque la transition entre un espace naturel (Boudigau et allées Marines) et un espace plus minéral (la place du marché) mais de manière progressive sans qu'il n'y ait de réelle coupure.

Enfin, afin d'éviter que la place du marché ne soit un « lieu dortoir » animé seulement les jours de marché, les liaisons depuis les allées Marines et même depuis la rue du Général de Gaulle inciteront les personnes à se rendre vers la place du marché et son bâtiment faisant parti du patrimoine architectural local. L'étendue de la place ainsi que son aménagement (végétal aux alentours et présence d'espace public en son cœur) sera propice à accueillir d'autres manifestations telles des brocantes, mais aussi culturelles avec différentes représentations (musicales, etc..) notamment dans le cadre du Festival du Conte.



Modélisation 16 : nouvel place du marché couvert

VI. Synthèse

Thématiques	Synthèses des opérations proposées
Rue commerçante	Prolongement de l'espace piéton et commercial jusqu'au parking Saint-Joseph Percées reliant la rue commerçante aux allées Marines
Allées Marines	Végétalisation Suppression de la voiture
Circulation	Mise en sens unique de deux axes majeurs du cœur de ville Création d'un nouvel axe de circulation au sud du cœur de ville Transport en commun en site propre
Stationnement	Création de deux poches de stationnement à proximité du cœur de ville
Equipements	Création d'un pôle culturel rassemblant la médiathèque et la MOP Implantation du marché en plein centre-ville Reconstruction des salles municipales à proximité du parking relais du Boudigau

Tableau 24 : synthèse des actions menées pour le scénario 2

A la suite du diagnostic relevant les principaux dysfonctionnements du cœur de ville de Capbreton, ce deuxième scénario propose des aménagements permettant de répondre, corriger ou améliorer les problèmes relevés précédemment. Ce projet d'aménagement, à l'horizon 2050, s'articule autour de cinq thématiques majeures. Ces thématiques sont semblables à celles étudiées dans le diagnostic initial. Pour chacune de ces thématiques, nous proposons un ou plusieurs aménagements. Cependant, les aménagements proposés ne répondent pas à une unique thématique. En effet, ces thématiques générales s'entrecroisent et des aménagements proposés ont un impact sur plusieurs thématiques.

La principale proposition d'aménagement présentée dans ce scénario est la végétalisation complète des allées Marines dans le but de créer un véritable espace naturel le long des berges du Boudigau en plein cœur du centre-ville. Cette création s'accompagne de la suppression du véhicule motorisé sauf pour les riverains et la mise en circulation d'un bus en site propre le long de cet axe. La suppression de la circulation le long de l'axe des allées Marines entraîne également une modification du plan de circulation général du centre-ville, la mise en place de deux sens uniques le long d'axes majeurs ainsi que la création d'une nouvelle voie de circulation au Sud de la ville. De plus, la suppression du stationnement le long des allées Marines est compensée par la création d'un nouvel espace de stationnement à proximité directe du cœur de ville et l'agrandissement du parking du Boudigau au Sud. La première poche de stationnement créée permettra de proposer une offre de stationnement pour la clientèle des commerces de la rue du Général de Gaulle. La seconde offre de stationnement permettra de créer un parking relais associé à la ligne de transport

en commun et toujours à proximité du cœur de ville. Enfin, ce scénario propose une réorganisation du fonctionnement général de la ville avec le déplacement de trois équipements majeurs de la ville. En effet, le marché couvert est intégré au cœur de ville et est mis en valeur grâce à une percée permettant de l'intégrer à la rue commerçante et de créer une covisibilité avec les berges du Boudigau. Le second équipement modifié permet de créer un grand pôle culturel associant la MOP et la médiathèque municipale. Enfin, les salles municipales sont reconstruites au Sud du cœur de ville et à proximité du parking relais afin de faciliter son fonctionnement.

Retour sur expérience

Tout d'abord, nous avons décidé, dès le début de l'année universitaire, de former notre groupe de quatre étudiants car nous nous connaissons bien, nous avons l'habitude de travailler ensemble mais aussi nous avons la volonté de travailler sur un stage dont le thème était l'urbanisme au dépend d'autres thématiques comme l'énergétique ou l'environnement par exemple.

Lorsque nous sommes arrivés à Capbreton, il a tout d'abord fallu nous approprier notre territoire d'étude à savoir le centre-ville de la commune. Si certains d'entre nous connaissaient déjà cette ville (famille habitant à Capbreton ou tourisme balnéaire), nous pouvions avoir plusieurs à priori sur la commune et notamment sur son centre-ville car c'est plutôt au niveau du front de mer que nous nous sommes rendus pendant la saison estivale. Notre vision de la commune était celle d'une commune touristique et balnéaire accueillant une population importante en saison estivale plutôt que celle d'une commune possédant seulement le quart de cette population tout au long de l'année avec un dynamisme différent en fonction des saisons.

La commande du stage portait sur l'élaboration d'un diagnostic débouchant sur la proposition de deux scénarios d'aménagement contrastés. C'est un exercice que nous avons déjà réalisé dans notre cursus universitaire. Cependant, c'est la première fois que nous le réalisions sur un territoire que nous ne connaissions pas. De plus, notre travail, au-delà de la commande, s'inscrivait dans une réflexion globale sur le devenir du cœur de ville de Capbreton. Nous faisions partie intégrante d'un groupe de travail composé d'élus et du maire de la commune. Tout au long de l'élaboration de notre étude, nous avons rencontré ce groupe de travail, pouvant ainsi leur présenter les différentes étapes de la commande et échanger avec eux sur ce dossier. Nous étions également encadrés par le Directeur des Services Techniques (DST), monsieur JOLY, ainsi que son adjoint, monsieur HAMELIN. Des rendez-vous hebdomadaires avec eux nous ont permis de suivre au fur et à mesure l'avancement de notre étude mais également de nous orienter tout au long du projet. Ils nous ont permis d'acquérir des connaissances plus techniques mais aussi de pouvoir adapter nos propos en fonction du type de personnes à qui nous nous adressions (élus, techniciens ou encore habitants). En effet, lorsque nous avons rencontré les habitants pour réaliser nos questionnaires, nous avions un certain droit de réserve. Nous ne pouvions présenter certains projets de la commune par exemple. D'autre part, lorsque nous nous adressions aux élus, pour la présentation du diagnostic par exemple, nous avons choisis des titres « classiques. » M. JOLY, ayant l'habitude de discuter avec les élus, nous a clairement indiqué qu'il fallait que l'on trouve des titres plus chocs afin que notre public soit captivé par notre propos et puisse y réagir.

Présenter notre projet et interagir sur une réflexion commune avec un groupe d'élus étaient une première pour nous. Le fait d'assister à une réunion publique (au début de notre stage) puis surtout d'en être les protagonistes par la suite fut une bonne expérience pour nous car, dans nos futurs métiers, nous pourrions être confrontés à ce genre d'exercice et pouvoir en réaliser une dès notre stage de groupe est une chance. Si le groupe de travail était satisfait de notre travail, nous avions un peu d'appréhension quant à la réaction des capbretonnais sur la modification de l'espace dans lequel ils vivent tous les jours.

Par ailleurs, notre stage présentait également quelques limites. En effet, dans notre commande, le but était de « définir un projet de cœur de ville plus attractif tout au long de l'année. » Or, notre période de stage était inférieure à trois mois et se terminait malheureusement au début de la période estivale (3 juillet) durant laquelle la ville connaît un dynamisme totalement différent des dix autres mois de l'année. Il fut compliqué d'évaluer certains éléments comme la fréquentation du centre-ville et de proposer des aménagements dimensionnés et adaptés pour la fréquentation estivale à partir de certains chiffres ou de notre propre anticipation au détriment d'observations de terrain. D'autre part, notre stage intervenait au lancement de la réflexion sur le projet global de réaménagement du cœur de ville. Même si elles n'avaient aucunes vocations à passer d'ores et déjà en mode opérationnelle, ce sont tout de même des premières propositions, orientations d'aménagement que nous avons édifié. Or, pour la municipalité, ce n'est que le début de ce projet. C'est pourquoi, lors de la réunion publique, nous avons dû adapter notre propos en parlant « d'idées d'aménagement » correspondant plus à une réflexion menée en concertation publique afin que les habitants n'assimilent pas la présentation de notre travail à un projet qui passera en mode opérationnel.

Enfin, notre stage de groupe, au-delà du cadre professionnel et universitaire, nous a permis de vivre une expérience humaine forte en vivant notamment en collocation à quatre pendant quasiment trois mois. Si des règles de travail se sont instaurées facilement (répartition des tâches, thématiques, etc..), des règles de vie sont également apparues d'elles-mêmes et, grâce à notre bonne entente, elles se sont fondées et appliquées naturellement. Venant chacun de régions étrangères à celle de notre lieu de stage, nous avons pu également découvrir le terroir et l'identité de notre lieu d'étude dépassant même les frontières pour visiter des villes en Espagne. Cette expérience fut autant enrichissante d'un point de vue professionnel que d'un point de vue personnel.

Organisation du temps de l'étude

Cette étude est basée suivant le cahier des charges (voir Annexe 5) fourni par la mairie de Capbreton. Ce projet a comme intitulé général : « Définir un projet de cœur de ville plus attractif tout au long de l'année. » Le cahier des charges définit la mission du projet qui précise les grandes étapes de l'étude et a permis de définir de manière temporelle l'organisation générale de l'étude. Le cahier des charges définit également le périmètre d'étude (le centre-ville de Capbreton), les objectifs du projet à atteindre, les contraintes générales, qu'elles soient imposées par le fonctionnement de la commune, sa typologie, ou par la municipalité elle-même. Et enfin, les études préalables et les documents consultables portant sur la commune (PLU, SCoT, étude de circulation et de stationnement, etc).

Elle s'inscrit dans un projet de ville mené par la municipalité de Capbreton, le commanditaire de cette étude. Ce projet est plus particulièrement géré par un groupe de travail d'élus municipaux composé spécialement pour mener le projet d'aménagement du cœur de ville de Capbreton. Pendant cette étude, nous avons rapporté oralement l'avancement de notre étude au groupe de travail (deux réunions), ces présentations ont marqué les trois grandes étapes du projet.

Le groupe de travail est composé de neufs élus au conseil municipal de Capbreton :

- M. Patrick Laclédère maire de Capbreton,
- Mme. Nelly Bétaille adjointe chargée de la culture, de la communication et du tourisme,
- M. Eric Kerrouche adjoint chargé à l'urbanisme et au développement économique, également président de la communauté de commune MACS,
- M. Alain Marron adjoint aux travaux et quartiers,
- M. Jean-Marie Marco adjoint à l'environnement,
- Mme. Louisette Roques déléguée aux commerces et marchés,
- M. Jean-Marc Gibert délégué aux associations, fêtes et cérémonies,
- M. Jean-Yves Sorin délégué à la sécurité publique, aux ERP et aux plages et
- Mme. Françoise Agier déléguée au développement durable et la transition énergétique.

Les trois mois d'étude ont été divisés selon trois grands axes. La première phase a été consacrée à l'élaboration d'un diagnostic portant sur les dysfonctionnements du centre-ville de Capbreton. Puis, en prenant appui sur ce diagnostic nous avons réalisé deux scénarios d'aménagement que nous avons chacun développé et illustré. Enfin, la dernière étape de cette étude a été la préparation de la réunion publique avec la poursuite de l'illustration de nos scénarios.

Des dates clés ont rythmé cette étude et ont permis de définir l'organisation temporelle du projet. La première date buttoir a été le rendu du dossier écrit du diagnostic le 30 avril soit trois semaines après le début de notre stage. S'en est suivit la semaine suivante de la présentation orale de ce même diagnostic devant le groupe de travail le 6 mai. Cette date a marqué le passage à la seconde phase de l'étude.

La seconde étape de notre étude était destinée à l'élaboration des deux scénarios d'aménagement et à leurs illustrations. Cette phase, qui a duré un mois, s'est achevée avec la présentation des propositions de scénarios devant le groupe de travail le 8 juin. Après cette présentation, notre temps a été consacré à la finalisation des illustrations des scénarios, la préparation de la réunion publique et la rédaction du dossier général de cette étude. Enfin, cette étude s'est achevée par la présentation du diagnostic et des scénarios d'aménagement devant les habitants de la commune lors d'une réunion publique le 29 juin. Une time line se trouve en annexe 6.

Le Diagnostic – 1 mois

Les quatre premières semaines de cette étude ont été consacrées à la réalisation d'un diagnostic portant sur les dysfonctionnements du cœur de ville. La première semaine a été essentiellement dédiée à la découverte de notre terrain d'étude : Capbreton et notamment son cœur de ville. Nous avons donc visité à pied le centre-ville et pris de nombreuses photos. Cette première semaine nous a également permis de prendre connaissance des documents d'urbanismes et des études déjà existantes sur la commune comme le PLU, le SCoT ainsi qu'une étude réalisée par le bureau d'étude ISR sur la circulation et le stationnement pour l'ensemble des modes de transports sur la commune. Lors de cette première semaine, nous avons également établi cette time line afin de prévoir la répartition de notre travail pour les 3 mois du stage. Cette time line a été complétée et ajustée tout au long du stage.

Pendant la phase de diagnostic, nous avons assisté à une réunion publique (le 20 avril), cette réunion, organisée par la mairie avait pour but d'informer les habitants des travaux menés actuellement dans le centre-ville. Cette réunion nous a permis d'avoir un aperçu du déroulement d'une réunion publique puisque nous savions que nous serions confrontés à cet exercice à la fin de notre stage. De plus, la réunion était en partie consacrée à l'aménagement du futur jardin du Boudigau sur lequel nous nous sommes appuyés pour élaborer notre projet d'aménagement. Les 4 premières semaines se sont achevées par le rendu du diagnostic écrit le 30 avril ainsi qu'une réunion de présentation de notre diagnostic devant le groupe de travail le 6 mai.

Les scénarios d'aménagement et l'illustration des projets – 5 semaines

Une fois le diagnostic achevé, nous avons pu nous lancer dans l'élaboration des deux scénarios d'aménagement. Les élus souhaitaient que nous élaborions deux scénarios contrastés afin de leur proposer deux visions distinctes des possibles aménagements réalisables sur le cœur de ville.

Nous avons choisi d'orienter le premier scénario à un horizon proche : 2020. Ce premier projet est basé sur une continuité de l'existant. En effet, nous choisissons de ne pas opérer de changements radicaux dans la ville et d'élaborer des aménagements sans modifier globalement le fonctionnement du cœur de ville. C'est pour cela que nous proposons un horizon proche car ces aménagements sont réalisables sur une durée assez restreinte.

Le second scénario est orienté sur un horizon plus lointain : 2050. Les propositions d'aménagement modifient plus radicalement le cœur de ville dans son fonctionnement comme dans sa morphologie. Ce projet nécessite la mise en place d'opérations foncières complexes et généralement étalées dans le temps.

Pendant cette phase, nous avons réalisé une enquête auprès des commerçants et des riverains du centre-ville. Pour cette enquête, nous sommes allés à la rencontre des commerçants et des usagers du centre-ville en leur posant des questions sous la forme de questionnaires. Ce travail nous a permis de valider les informations relevées dans le diagnostic et d'obtenir des pistes et des orientations à prioriser pour l'élaboration des scénarios.

Durant cette période, une visite de l'éco-quartier du Séqué de Bayonne a été organisée avec certains élus de la commune (le 11 mai). La visite a été guidée par l'architecte paysagiste David Adéradère qui a mené l'ensemble du volet paysager de ce projet. C'est également ce professionnel qui a travaillé sur le nouveau jardin du Boudigau de la commune qui va être livré en juillet 2015. Cela nous a permis de découvrir certains aspects paysagers du site (utilisations de matériaux, d'essences, etc.), mais aussi de découvrir de nouvelles formes urbaines (typologie de bâtiment, architecture, etc.)

Nous avons également rencontré Mme. Antoinette Courtiau, directrice de l'office de tourisme de Capbreton (le 13 mai). Cette rencontre nous a permis d'obtenir de nombreuses informations concernant l'aspect touristique de la commune (données issues d'études réalisées par le comité départemental du tourisme des Landes). Cela nous a aussi permis de mieux comprendre le contexte économique et touristique de la commune en nous donnant des indications sur le facteur de la saisonnalité qui régit la vie communale.

Enfin, nous avons rencontré le bureau d'étude ISR (Ingénierie Sécurité Routière) le 2 juin qui réalise, depuis 2013, une grande étude portant sur la circulation et le stationnement dans la commune de Capbreton. Cette rencontre nous a permis de mieux comprendre l'impact de l'afflux touristique sur la circulation de Capbreton et les problèmes que cela engendre. Les professionnels rencontrés nous ont apporté leurs témoignages et leur expertise sur les sujets de la circulation et du stationnement en s'appuyant sur leur outil de modélisation, le logiciel Aimsun, et en nous permettant de tester nos scénarios circulatoires.

Cette phase d'étude à durée 5 semaines et s'est achevée par la présentation de nos deux scénarios d'aménagement devant le groupe de travail le 8 juin.

Poursuite de l'illustration des scénarios et préparation de la réunion publique – 3 semaines

Cette phase, la dernière de notre étude, a été essentiellement consacrée à la finition des illustrations de nos scénarios d'aménagements, à la rédaction du rapport de l'étude et à la préparation de la réunion publique du 29 juin qui représente un élément essentiel pour la municipalité. En effet, la mairie voulant élaborer son futur projet du cœur de ville de manière participative, cette réunion permettait de marquer le lancement de la concertation publique pour le projet global d'aménagement du centre-ville de Capbreton. Pour préparer cette réunion, nous avons eu deux réunions avec le groupe de travail. Lors de cette réunion, nous avons présenté notre diagnostic ainsi que nos deux scénarios d'aménagement. Evidemment, aucun projet n'avait été acté par la mairie. Nous avons donc présenté nos scénarios comme des visions possibles du cœur de ville, permettant de lancer des pistes de réflexions, initier les habitants à un futur changement dans leur cœur de ville, de leur permettre de réagir et de pouvoir, par la suite, donner leur point de vue sur le futur du cœur de ville de Capbreton. En effet, une grille des points à prioriser a été distribuée aux habitants lors de la réunion (Annexe 7) afin que ceux-ci puissent établir leurs priorités pour l'aménagement du cœur de ville. De plus, la MOP (Maison de l'Oralité et du Patrimoine) projettera notre diaporama pendant tout l'été et une urne a été installée afin que chacun puisse donner son point de vue sur le futur projet.

Cette phase, la dernière de notre étude, s'est donc achevée par la réunion publique du 29 juin. Cette réunion s'est déroulée devant environ 200 personnes. Les retours que nous avons eus par la population comme par les membres de la municipalité ont été globalement positifs. Cela a représenté pour nous une très bonne expérience qui ne pourra être que bénéfique pour notre futur entrée dans le monde professionnel.

Bibliographie

Mémoires, thèses, rapports :

- Service Urbanisme - Mairie de Capbreton - *Plan Local d'Urbanisme* - décembre 2011
- *La problématique des « entrées de ville » : où en est-on ?* - Michèle PRATS
- Comité Départemental du Tourisme des Landes - *Profil des clientèles touristiques séjournant sur le littoral landais* - Janvier 2014

Ouvrages électroniques :

- INSEE Références - *Dossier Local : CC Marenne Adour Côte-Sud [En ligne]* - Mise à jour le 01/01/2014 (consulté le 15/04/15) : http://insee.fr/fr/themes/dossier_complet.asp?codegeo=EPCI-244000865
- INSEE Références - *Dossier Local : Capbreton [En ligne]* - Mise à jour le 01/01/2014 (consulté le 15/04/15) : http://insee.fr/fr/themes/dossier_complet.asp?codegeo=EPCI-244000865
- Portail en ligne de la Communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud - *Rapport de Présentation du Schéma de Cohérence Territoriale [En ligne]* - Mars 2014 (consulté le 13/04/15) : http://issuu.com/cc-macs/docs/scot_macs-rp_appro_04.03.2014?e=7047861/7332454#search
- Magazine mensuel de la ville de Capbreton [En ligne] - Magazine municipal N°140 - Février 2015 (consulté le 13/04/15) : <http://www.capbreton.fr/files/Communication/Capbreton140.pdf>
- Portail en ligne du CAUE des Landes - *Ma maison dans les Landes [En ligne]* - Editions CAUE 40 - octobre 2007 (consulté le 23/04/15) : <http://www.caue40.com/consultation/affiche.php?idtheme=164&xparent=59>
- Magazine mensuel de la ville de Capbreton [En ligne] - Magazine municipal N°130 - Juin 2012 (consulté le 30/04/15) : <http://www.capbreton.fr/files/Communication/Cap%20130.pdf>
- Rapport d'étude de la communauté urbaine du grand Lyon - *Schéma directeur d'accessibilité voirie et espaces publics du grand Lyon [En ligne]* - 2009 (consulté le 29/04/15) : http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Schema_directeur_d-accessibilite_voirie_et_espaces_publics_du_Grand_Lyon-2103
- Rapport du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement - *Les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics [En ligne]* - 2011 (consulté le 29/04/15) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/CERTU%20Analyse%20des%201ers%20PAVE.pdf>

- Rapport d'étude du CERTU - *Commerces et zones à priorité piétonne* - Février 2011 (consulté le 17/06/15) :
http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/CERTU_juin2011_final22.pdf
- Rapport d'étude du CERTU - *Entrées de ville* - 1999 (consulté le 17/06/15) :
<http://urbamet.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Urbamet/0224/Urbamet-0224511/CETTEXCE000498.pdf>

Ouvrages imprimés :

- Le Goaziou - Trotta, Marie – Isabelle - *L'âme des maisons du Sud-Ouest* - Editions Ouest-France, 2005 - 185p
- *Guide général de la voirie urbaine* - CERTU
- Kevin Lynch - *L'Image de la Cité* - Edition Dunod - 225p
- Lévy – Lussault - *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* - Editions Belin, 2003

Sites internet consultés :

- Portail en ligne de la Communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud (consulté le 13/04/15) :
<http://www.cc-macs.org/fr>
- Portail en ligne du Système d'Information sur l'Eau du Bassin Adour Garonne (consulté le 16/04/15) :
<http://adour-garonne.eaufrance.fr/>
- Portail en ligne de la DREAL de la région Aquitaine (consulté le 16/04/15) :
<http://www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>
- Site officiel de la ville de Capbreton (consulté le 13/04/15) :
<http://www.capbreton.fr/>
- Site Internet du Ministère de la Culture et de la Communication - Base de données Merimée (consulté le 17/04/15) :
http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/mersri_fr
- Site internet du port de Capbreton (consulté le 22/04/15) :
<http://port-capbreton.fr/>

Table des illustrations

Carte

Carte 1 : localisation des Landes	12
Carte 2 : accessibilité à la commune	13
Carte 3 : localisation du centre-ville de Capbreton	18
Carte 4 : délimitation de la zone d'étude	19
Carte 5 : localisation des entrées du centre-ville.....	21
Carte 6 : localisation des espaces publics	26
Carte 7 : localisation de l'allée du Boudigau	35
Carte 8 : localisation des entrées de la rue commerçante depuis les allées Marines	41
Carte 9 : localisation de l'entrée de la rue commerçante depuis le bd du Dr Junqua.....	44
Carte 10 : localisation des entrées de la rue commerçante depuis l'Hôtel de Ville.....	45
Carte 11 : localisation de l'entrée de la rue commerçante depuis l'avenue de Verdun	46
Carte 12 : localisation des entrées de la rue commerçante depuis la place des 6 Cantons...	47
Carte 13 : localisation des pôles d'attractivité.....	50
Carte 14 : équipements communaux situés dans le centre-ville de Capbreton	51
Carte 15 : flux piétons constatés	69
Carte 16 : hiérarchisation des voies sur la commune de Capbreton	71
Carte 17 : juxtaposition des ronds-points le long du boulevard des Cigales	73
Carte 18 : réseau cyclable du centre-ville	77
Carte 19 : plan du réseau cyclable	80
Carte 20 : trajet effectué par Louis C. pour relever les dysfonctionnements suivants.....	80
Carte 21 : absence de trottoir à l'Est du centre-ville	84
Carte 22 : résumé de la circulation actuelle des piétons en centre-ville	91
Carte 23 : bus et navettes.....	93
Carte 24 : récapitulatif des places de stationnement le long des allées Marines	96
Carte 25 : philosophie générale de circulation.....	122
Carte 26 : localisation des aménagements cyclables	123
Carte 27 : modification des sens de circulation en centre-ville et entrées de centre-ville	124
Carte 28 : état initial du rond-point des Briconautes.....	125
Carte 29 : circuit touristique en centre-ville proposé	149
Carte 30 : philosophie générale du scénario	175
Carte 31 : nouveau plan de zonage de la commune	176
Carte 32 : parcellaire nécessaire	178
Carte 33 : philosophie générale de circulation.....	184
Carte 34 : nouveaux sens de circulation et entrées de centre-ville	185
Carte 35 : ligne de transports en commun	188
Carte 36 : modification de l'emprise au sol et du foncier au niveau de la MOP	207
Carte 37 : modification de l'emprise au sol au niveau de la place Yan Dou Gouf	210

Coupe

Coupe 1 : allées Marines actuelles	137
Coupe 2 : allées Marines option n°1	137
Coupe 3 : allées Marines option n°2.....	138
Coupe 4 : allées Marines.....	197

Figure

Figure 1 : auvent d'une maison landaise	101
Figure 2 : légende pour les schémas des parties suivantes	135

Modélisation

Modélisation 1 : future entrée Nord du marché couvert	158
Modélisation 2 : future entrée Sud du marché couvert.....	159
Modélisation 3 : futures entrées Ouest et Sud-Ouest du marché couvert.....	160
Modélisation 4 : abris vélos	161
Modélisation 5 : poteaux indiquant le parking du marché	162
Modélisation 6 : vue depuis les allées du Boudigau	169
Modélisation 7 : vue depuis la placette.....	170
Modélisation 8 : vue depuis le Nord des allées Marines	170
Modélisation 9 : vue générale	170
Modélisation 10 : site propre	199
Modélisation 11 : vue générale des allées Marines	201
Modélisation 12 : percées sur les allées Marines	201
Modélisation 13 : nouvelles salles municipales	205
Modélisation 14 : nouvelles salles municipales vue de derrière	205
Modélisation 15 : pôle culturel et théâtre d'eau	209
Modélisation 16 : nouvel place du marché couvert	213

Photographie

Photo 1 : entrée par le pont Lajus	22
Photo 2 : entrée par le pont de la Halle	22
Photo 3 : entrée par le rond-point du souvenir Français	23
Photo 4 : entrée par le rond-point des Briconautes.....	24
Photo 5 : entrée par le rond-point de la Gare.....	25
Photo 6 : place de l'Hôtel de Ville	27
Photo 7 : place des Templiers	27
Photo 8 : parc paroissial	28
Photo 9 : square Mouloudji	28
Photo 10 : escaliers du square cachés et gênés par les voitures	29
Photo 11 : jardin devant l'office de tourisme	29
Photo 12 : place des Platanes	30
Photo 13 : parvis de la médiathèque et allée face à celle-ci (place Yan Dou Gouf)	30
Photo 14 : revêtement au sol place de l'Hôtel de Ville et celui de l'Eglise	31
Photo 15 : frontière entre le Square Mouloudji, l'Eglise et les allées Marines	32
Photo 16 : source située sous l'Eglise	33
Photo 17 : futurs plans d'aménagements avec illustrations	33
Photo 18 : aperçu du projet de jardin	34
Photo 19 : travaux sur la place des Déportés	35
Photo 20 : piste cyclable et piéton puis partagée avec les voitures et accès riverains.....	36
Photo 21 : seuls équipements présents.....	36
Photo 22 : vue vers la rive droite du Boudigau	37
Photo 23 : vue vers la rive gauche du Boudigau	37
Photo 24 : allées Marines et allée du Boudigau	38
Photo 25 : ronds-points de la Halle et des Briconautes.....	38
Photo 26 : rue commerçante de Capbreton	40

Photo 27 : entrée 5 et entrée 2	42
Photo 28 : entrée 1 et entrée 6	42
Photo 29 : entrée 4	43
Photo 30 : accès piétons uniquement (entrée 3)	43
Photo 31 : entrée 7	44
Photo 32 : entrée 8 et entrée 9 et entrée 10	45
Photo 33 : entrée 11	46
Photo 34 : place des 6 Cantons (entrée 12)	47
Photo 35 : entrée 13 et entrée 14	48
Photo 36 : signalétique de la médiathèque depuis la rue du Général de Gaulle	57
Photo 37 : accessibilité aux salles communales depuis les allées Marines	57
Photo 38 : accessibilité au cinéma depuis le rond-point du pont des Halles	58
Photo 39 : accessibilité de la poste depuis le boulevard du Docteur Junqua	58
Photo 40 : revêtement du sol devant la Mairie	59
Photo 41 : groupe scolaire Ste Marie et St-Joseph	59
Photo 42 : voie bus et stationnement illicite rue Depoge	60
Photo 43 : voirie Place du Marché	61
Photo 44 : façade latérale des salles communales	62
Photo 45 : accès de la MOP	62
Photo 46 : place Saint-Nicolas	63
Photo 47 : voirie proche de la Maison du Rey	63
Photo 48 : contraste d'architecture entre les équipements	64
Photo 49 : matériaux et enrobage utilisés place de l'HdV et devant les salles communales	65
Photo 50 : accessibilité de la Mairie depuis la place de l'HdV et revêtement du sol	65
Photo 51 : kiosque du pont Lajus et l'office de tourisme	66
Photo 52 : différents points de vue du fronton	67
Photo 53 : vue depuis la place de l'Hôtel de Ville sur la rue Madeleine Castaings	70
Photo 54 : boulevard des Cigales et rond-point du Maréchal Foch	72
Photo 55 : boulevard du Docteur Junqua	74
Photo 56 : rond-point à la sortie du pont de la Halles	75
Photo 57 : allées Marines	76
Photo 58 : voies vertes, avenue du Maréchal Tassigny et allées du Boudigau	77
Photo 59 : pistes cyclables : boulevard des Cigales et allées Marines	78
Photo 60 : bande cyclables le long du boulevard des Cigales	78
Photo 61 : pont Lajus et boulevard du docteur Junqua	79
Photo 62 : Allées Marines et avenue de Verdun	79
Photo 63 : rues n°1, 2 et 3	81
Photo 64 : rues n°4, 5 et 6	81
Photo 65 : passages piétons reliant les bords du Boudigau à l'autre côté de la rue	82
Photo 66 : pas d'espace pour les piétons au niveau des parkings	82
Photo 67 : localisation des rues	83
Photo 68 : absence de passage piéton	83
Photo 69 : absence de trottoir à différents emplacements dans le centre-ville	84
Photo 70 : trottoirs étroits	85
Photo 71 : voitures stationnant sur le trottoir	85
Photo 72 : absence de sécurité le long du Boudigau (côté allées Marines)	86
Photo 73 : magasins qui débordent sur les trottoirs	86
Photo 74 : obstacles sur le trottoir	87
Photo 75 : place de l'Hôtel de Ville	87

Photo 76 : franchissements difficiles pour les PMR	88
Photo 77 : chaussées non adaptées pour la circulation des PMR	88
Photo 78 : boulevard du Docteur Junqua et allées Marines	94
Photo 79 : stationnement au Nord des allées Marines, au centre et au niveau du marché	97
Photo 80 : boulevard du Docteur Junqua et parking Lajus	97
Photo 81 : stationnements devant le groupe scolaire	98
Photo 82 : stationnement vélos devant la médiathèque, au marché et le long des AM	99
Photo 83 : maison landaise	101
Photo 84 : maison basco-landaise	102
Photo 85 : villa de villégiature	103
Photo 86 : panneaux d'informations Le Fil Bleu	111
Photo 87 : voie verte dans la rue du 19 mars 1962	129
Photo 88 : différence de visibilité avec et sans mur à gauche	134
Photo 89 : aménagement des bords de Seine à Paris	143
Photo 90 : revêtement actuel devant la Maison du Rey et celui de l'aménagement	154
Photo 91 : conteneurs actuellement présents sur le parking du marché	157
Photo 92 : conteneurs enterrés présents sur la commune à installer au marché couvert	157
Photo 93 : actuelle entrée Nord du marché couvert	158
Photo 94 : actuelles entrées Ouest et Nord-Ouest du marché couvert	159
Photo 95 : exemple de revêtement au sol et clous (parking des Halles de tours)	165
Photo 96 : exemple de parking végétalisé	165
Photo 97 : revêtement au sol place de l'Hôtel de Ville de Capbreton	166
Photo 98 : état actuel du Kiosque Lajus	168
Photo 99 : bien à vendre sur la parcelle 000 AR 37	181
Photo 100 : rue des Cyprès	182
Photo 101 : « La Caouequine », exemple mis en place dans la ville de Blagnac (31)	189
Photo 102 : revêtement au sol, voies bus et riverain	198
Photo 103 : exemple à Hossegor Cliché : Florian D., 2015	203
Photo 104 : Actuel passage de la MOP à côté des salles municipales	208
Photo 105 : médiathèque	211
Photo 106 : place Yan Dou Gouf	211
Photo 107 : bâti présent sur les parcelles à acquérir	212

Schéma

Schéma 1 : schématisation de la voirie du pont Lajus Cliché : Romane T., 2015	75
Schéma 2 : état final du rond-point des Briconauts	126
Schéma 3 : option n°1 pour l'aménagement du carrefour	128
Schéma 4 : option n°2 pour l'aménagement du carrefour	128
Schéma 5 : localisation géographique des équipements	129
Schéma 6 : nouvel aménagement au Sud vers le marché comparé à l'ancien	131
Schéma 7 : deuxième option au niveau du marché	132
Schéma 8 : nouvel aménagement du pont Lajus	132
Schéma 9 : aménagement au pont de la Halle	133
Schéma 10 : réaménagement allées Marine option n°1 et n°2	136
Schéma 11 : allées Marines option n°1 et n°2	139
Schéma 12 : commerces/restaurants options n°1 et n°2	141
Schéma 13 : commerce option n°1, restaurant 1 option n°1 et restaurant 2 option n°1	142
Schéma 14 : bar/restaurant sur flotteurs, option n°2	142
Schéma 15 : « pavés et lumière de guidage du piéton » options n°1 et n°2	144

Schéma 16 : exemple pour les entrées de la rue commerçante depuis les allées Marines	145
Schéma 17 : vue de dessus, entrée de la rue commerçante	146
Schéma 18 : vue générale de la passerelle puis vue zoomée.....	147
Schéma 19 : ambiance de nuit	148
Schéma 20 : représentation du cheminement touristique.....	150
Schéma 21 : avec passerelle et sans passerelle	151
Schéma 22 : square Mouloudji option n°1	151
Schéma 23 : square mouloudji option n°2.....	152
Schéma 24 : liaison Square Mouloudji et église Saint-Nicolas	153
Schéma 25 : liaison église saint-nicolas et Presbytère	153
Schéma 26 : liaison presbytère - place de l'HdV - maison du Rey - rue commerçante.....	154
Schéma 27 : cheminement touristique vue de nuit.....	155
Schéma 28 : plan des entrées du marché couvert	156
Schéma 29 : vue de dessus de l'entrée du parking.....	161
Schéma 30 : organisation du stationnement autour du marché	163
Schéma 31 : option n°1 pour l'organisation du stationnement Sud	163
Schéma 32 : option n°2 pour l'organisation du stationnement Sud	164
Schéma 33 : espaces disponibles pour les stands dans les deux options	166
Schéma 34 : aménagement de la terrasse	167
Schéma 35 : modification de l'emprise au sol du kiosque Lajus.....	168
Schéma 36 : plan masse du bar Lajus	169
Schéma 37 : localisation des rues citées dans la suite.....	190
Schéma 38 : configuration du parking Saint-Joseph	191
Schéma 39 : nouvelle intersection au pont de la Halle	192
Schéma 40 : nouveau carrefour.....	192
Schéma 41 : vue d'ensemble et avenue de Verdun	193
Schéma 42 : rond-point de la Gare option n°1	194
Schéma 43 : rond-point de la Gare option n°2.....	195
Schéma 44 : rond-point des Briconautes en forme d'ovale	195
Schéma 45 : les allées Marines.....	196
Schéma 46 : le théâtre d'eau.....	197
Schéma 47 : cheminement piétons/cyclistes et bus/riverains	198
Schéma 48 : les liaisons depuis les allées Marines et allées Marines de nuit.....	200
Schéma 49 : aménagement au Sud des allées Marines.....	202
Schéma 50 : plan des salles municipales.....	204
Schéma 51 : nouveau jardin de l'Hôtel de Ville.....	207
Schéma 52 : nouveau pôle culturel.....	209
Schéma 53 : aménagement du nouveau marché couvert.....	210

Simulation

Simulation 1 : trafic sur la ville de Capbreton avec les nouveaux sens de circulation	123
Simulation 2 : trafic sur la ville de Capbreton avec les nouveaux sens de circulation	185
Simulation 3 : résultat des congestions à 17h15	186

Tableau

Tableau 1 : évolution de population de Capbreton.....	14
Tableau 2 : évolution des tranches d'âges de la population capbretonnaise	14
Tableau 3 : évolution du parc de logement au niveau intercommunal en 2011	15
Tableau 4 : évolution de la structure du parc de logements entre 1968 et 2011.....	15

Tableau 5 : potentiel d'accueil touristique de Capbreton	16
Tableau 6 : récapitulatif des dysfonctionnements pour les entrées de la rue commerçante ..	48
Tableau 7 : équipements communaux et centres d'intérêt en centre-ville	55
Tableau 8 : récapitulatif du fonctionnement des équipements du périmètre de projet	67
Tableau 9 : visibilité et accessibilité entre les équipements touristiques	68
Tableau 10 : visibilité et accessibilité entre les équipements quotidiens	69
Tableau 11 : récapitulatif de la circulation des piétons dans le centre-ville	89
Tableau 12 : classement des rues	90
Tableau 13 : recensement des places de stationnement	95
Tableau 14 : bâtiments inscrits aux monuments historiques	105
Tableau 15 : bâtis remarquables en centre-ville	107
Tableau 16 : bâtiments remarquables situés sur le reste de la commune	110
Tableau 17 : synthèse des principaux dysfonctionnements par thèmes	117
Tableau 18 : orientations pour les futurs aménagements par thèmes	118
Tableau 19 : résumé des étapes du parcours touristiques	150
Tableau 20 : synthèse des actions menées pour le scénario 1	171
Tableau 21 : parcelles à acquérir	181
Tableau 22 : parcelles à modifier	181
Tableau 23 : parcelles concernées par le frappé d'alignement	183
Tableau 24 : synthèse des actions menées pour le scénario 2	214

Annexe

Annexe 1 : réglementation PLU

Annexe 1.1 : réglementation de la zone UA

ARTICLE UA 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions, restaurations, agrandissements, adjonctions d'immeubles doivent être conçus de façon à s'insérer dans la structure existante, en fonction du caractère du site, et s'harmoniser avec l'environnement architectural et paysager.

- **Toitures :**

Les toitures en tuiles, seront conçues dans le respect des conditions architecturales traditionnelles avec des pentes comprises entre 35% et 40%, sauf dans le cas de réhabilitation ou extension de bâtiment existants.

Les toits plats non accessibles depuis la construction sont autorisés. Les toitures terrasses accessibles depuis la construction, seront admises pour des éléments de superficies mineures dans le cadre architectural de l'ensemble. Elles pourront également être envisagées comme terrasses végétalisées à seule fin d'isolation environnementale et/ou d'installation à destination de production d'énergie solaire, sous réserve de justifications architecturales.

Les toitures à une seule pente sont admises que dans le cas de constructions annexes.

Les couvertures en bac acier sont interdites. Pour les parcelles bordant la partie de la rue du Général de Gaulle, limitée à l'Est par le boulevard du Docteur Junqua et à l'Ouest par la rue Jean-Baptiste Gabarra, les toitures de toutes opérations de construction, rénovation, extension ou construction neuve devront impérativement respecter les sens des faîtages et des pentes des toitures existantes.

- **Constructions présentant un intérêt patrimonial :**

Les constructions identifiées au titre de l'article L.123-1-5-7ème du code de l'Urbanisme doivent être préservées ou restaurées à l'identique, en respectant l'unité volumétrique, l'aspect des ensembles bâtis et des éléments traditionnels : toiture, charpentes, matériaux, couleurs, ouvertures, modénatures ...

- **Procédés et matériaux de construction :**

Certaines constructions préfabriquées seront interdites lorsqu'elles présenteront un caractère trop précaire, notamment certains bâtiments réalisés, soit en ossature béton recevant en feuillure un remplissage en béton, soit avec des matériaux de récupération ou des matériaux périssables changeant de texture ou de couleur dans le temps. Le bois, la maçonnerie enduite, la brique plate de remplissage, la tuile de type canal, sont les 4 caractéristiques de base de l'architecture landaise. Sans exclure la possibilité d'installer des panneaux solaires ou photovoltaïques sur la partie d'une toiture, la tuile de type romane de terre cuite, constituera l'élément dominant de la couverture. Lorsqu'un bâtiment est recouvert de tuiles de Marseille, ce type de tuile devra être conservé lors de réfection/rénovation de toiture ou d'extension du bâti.

- **Couleurs :**

La teinte des enduits et peinture des murs sera blanche ou rappellera les teintes des enduits traditionnels (ton « sable de pays », ton pierre, blanc crème...).

- **Clôtures :**

Elles feront l'objet d'un document graphique joint à la demande de permis de construire.

a) Sur alignement : leur hauteur ne pourra dépasser 1,80 mètres. Elles seront constituées d'un grillage ou des lisses disjointes et ajourées en bois ou autres éléments, éventuellement implantés sur une murette d'1,20 m et doublés par une haie. Les clôtures occultes type écran sont interdites (les panneaux de bois préfabriqués, murs, etc...).

b) Sur limite séparative : leur hauteur ne pourra dépasser 2 mètres. Dans tous les cas, les clôtures végétales seront privilégiées. Antennes, Paraboles, Appareils de Ventilation et Climatisation : les antennes et les paraboles doivent être placées soit en toiture, soit à l'intérieur des constructions de façon à ne pas faire saillie en volume des façades. Dans tous les cas, elles doivent être positionnées de façon à être le moins visible possible depuis l'espace public. Les appareils de ventilation et climatisation ne doivent pas être visibles depuis la rue.

Annexe 1.2 : réglementation de la zone UC

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions, restaurations, agrandissements, adjonctions d'immeubles doivent être conçus de façon à s'insérer dans la structure existante, en fonction du caractère du site, et s'harmoniser avec l'environnement architectural et paysager. Le caractère basco landais d'une construction existante (colombages) doit être maintenu.

- **Garages :**

- En cas de construction de garages enterrés sous immeuble, ou sous dalle par rapport au terrain naturel :
 - o l'accès des véhicules à ces garages pourra donner lieu à l'aménagement d'une rampe en déblai, en un seul point du terrain, à condition que la rampe soit en retrait de 5m par rapport à l'alignement
 - o tout effet de butte ou de talus par compensation de volumes sera exclu, la construction devant s'adapter au terrain, et non l'inverse.
- Tout aménagement de stationnement, de plus de deux emplacements, en rez-de-chaussée, sera traité comme un parking couvert, possédant, au maximum, deux accès en façade sur alignement, afin d'établir une circulation interne au parking.

- **Toitures :**

Mêmes prescriptions que pour l'article UA 11.

De plus, les tuiles vernissées ou noires sont proscrites.

- **Constructions présentant un intérêt patrimonial :**

Même prescriptions que pour l'article UA 11.

- **Clôtures :**

Même prescriptions que pour l'article UA 11.

- **Antennes, Paraboles, Appareils de Ventilation et Climatisation :**

Même prescriptions que pour l'article UA 11.

Annexe 1.3 : réglementation de la zone N

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR

- **Toitures :**

Mêmes prescriptions que pour l'article UA 11.

- **Clôtures :**

Mêmes prescriptions que pour l'article UA 11.

- **Antennes, Paraboles, Appareils de ventilation, Climatisation :**

Mêmes prescriptions que pour l'article UA 11.

Annexe 2 : questionnaires

Annexe 2.1 : questionnaire commerçants

1. Nom du commerce :
2. Votre commerce est-il ouvert tout au long de l'année ou juste en saison ?
3. Y a-t-il plus de commerces qui ouvrent dans le centre-ville en haute saison ? (estimation du nombre)
4. La circulation en centre-ville est-elle fluide en basse saison ? En haute saison ? Heures de pointes ?
5. Est-ce que la circulation/stationnement dans le centre-ville est un atout ou une menace pour votre commerce ? (fuite de potentiels clients/facilité d'accès aux commerces)
6. Trouvez-vous que la rue commerçante (votre commerce) est assez visible depuis l'extérieur de la rue ? (depuis les Allées Marines ou autres espaces de la ville) Y a-t-il assez de signalisation/communication/publicité pour la rue commerçante ?
7. Selon vous, serait-il nécessaire de renforcer les liaisons/connexions entre la rue commerçante et les Allées Marines ?
8. La modification du trafic routier à proximité de votre commerce (instauration de sens uniques ou de rues entièrement piétonnes) aurait-il un impact sur votre commerce (livraison, baisse de la fréquentation, etc) ?
9. Savez-vous par quel(s) moyen(s) de transport viennent principalement vos clients en centre-ville (vélo/voiture/pied) ? Savez-vous où se garent-ils prioritairement s'ils viennent en voiture ? En vélo ?
10. Trouvez-vous que l'offre de stationnement est satisfaisante pour la venue de la clientèle ?
11. Une réglementation de type stationnement limité dans le temps ou stationnement payant vous semble elle favorable au commerce ?
12. Même question avec la réduction du nombre de place de stationnements (Allées Marines, boulevard Docteur Junqua, place du marché, etc) ?
13. Si vous venez en voiture/vélo, où vous garez-vous pour venir travailler ? L'offre de stationnement est-elle satisfaisante ou rencontrez-vous des difficultés à vous garer (haute et basse saison) ?
14. Quels sont les points forts/atouts du centre-ville selon vous ?
15. Quels sont les points faibles du centre-ville selon vous ?
16. Quelle(s) amélioration(s) apporteriez-vous dans le centre-ville ?
17. Autres remarques :

Annexe 2.2 : questionnaire riverains

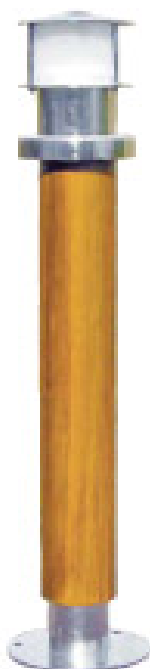
1. Habitez-vous dans le centre-ville ?
2. Si oui, où stationnez-vous ? Si non, par quel moyen de transport vous y êtes-vous rendu ?
3. La circulation en centre-ville est-elle fluide en basse saison ? En haute saison ? Heures de pointes ?
4. Comment qualifieriez-vous l'ambiance générale du quartier ? (calme, bruyant, animé, passant, désert) tout au long de l'année?
5. Quel(s) espace(s), équipement(s), bâtiment(s) ou lieu(x) du centre-ville fréquentez-vous le plus et/ou sont indispensables selon vous?
6. Y a-t-il des bâtiments, lieux, espaces dans la ville qui ont selon vous une valeur architecturale à préserver ou possèdent un certain cachet architectural ?
7. Trouvez-vous que le Boudigau ainsi que ses bâtiments (cinéma, fronton, salle municipales) sont assez mis en valeur sur les Allées Marines ?
8. Selon vous, quels sont les points forts ou positifs de la ville et particulièrement du centre-ville ? En haute et en basse saison? (marché, proximité des commerces, stationnement)
9. Selon vous, quels sont les problèmes ou aspects négatifs de la ville et particulièrement du centre-ville ? En haute et en basse saison ? (bruit, circulation, stationnement)
10. Quelle(s) amélioration(s) apporteriez-vous dans le centre-ville?
11. Autres remarques :

Annexe 3 : catalogue du mobilier urbain

Le diagnostic du cœur de ville de Capbreton a permis de mettre en évidence un manque de cohérence dans le mobilier urbain du cœur de ville. En effet, les espaces qui ont été récemment réaménagés comme la rue du général de Gaulle ou la place de l'Hôtel de Ville, le mobilier urbain est de couleur grise. Le mobilier plus ancien comme le long des allées Marines est de style différent et est principalement de couleur bleue. Les futurs aménagements du cœur de ville devront donc prendre en compte les aménagements déjà réalisés afin de garder une cohérence d'un point de vue paysager et esthétique dans l'ensemble du cœur de ville.

Le catalogue du mobilier urbain reprend le mobilier déjà présent dans le centre-ville et le complète d'harmoniser les espaces du cœur de ville. Pour chaque item proposé, deux codes de couleur sont associés : un bleu et un gris. Nous proposons l'installation de mobilier gris dans l'ensemble du cœur de ville afin de garder une cohérence avec les aménagements récents et d'installer du mobilier de couleur bleue ou en bois le long de l'allée du Boudigau et des allées Marines. Ces espaces ont pour vocation de devenir des espaces naturels et végétalisés. Le choix d'un mobilier de couleur différente sur ces espaces permettra de marquer une séparation entre l'espace du cœur de ville urbain et l'espace du centre-ville plus naturel. Le choix de la couleur bleue permet de rappeler que Capbreton est une ville marine où l'eau a une forte incidence sur la ville, avec la présence de l'océan et du canal du Boudigau. Cette couleur est également en accord avec la couleur du mobilier actuellement disposé sur certains espaces de la ville.

Eclairage public



Luminaire
Modèle Capbreton
Origine France Inox



Spot LED
Modèle AVA Encastré dans le sol IP67 Rond
Origine Lampenwelt
Couleur Inox

Mobilier de protection



Barrière
Modèle Lotus Panneau Croix
Origine Square Urbain
Couleur Bleu RAL 5002

Barrière
Modèle Lotus Panneaux Croix
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Barrière
Modèle Potelet L9
Origine Square Urbain
Couleur Bleu RAL 5002

Barrière
Modèle Potelet L9
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Barrière
Modèle Ligne Régate
Origine Acropose

Mobilier de stationnement des 2 roues



Abri vélo
Modèle Tramontane
Origine France Inox

Parc à vélo
Modèle Tramontane
Origine France Inox

Mobilier de confort et abri



Banc
Modèle Steel Paseo
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Banc Bois
Modèle Classique
Origine Square Urbain
Couleur Bleu RAL 5002



Banc Droit
Modèle Paseo Bois 1,40
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Poubelle
Modèle Classique Avec Ecusson de Capbreton
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Poubelle
Modèle Classique Avec Ecusson de Capbreton
Origine Square Urbain
Couleur Bleu RAL 5002



Poubelle
Modèle Paseo Bois
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Cendrier
Modèle Giga Inox
Origine Square Urbain



Cendrier
Modèle Mistral
Origine France Inox



Cendrier
Modèle Paseo Bois
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Corbeilles de propreté
Modèle Caneo
Origine Atlantique Acces
Couleur Vert RAL 6005



Fontaine
Modèle Galdana
Origine Atlantique Acces



Abris voyageurs
Modèle Scala
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 5002

Mobilier d'information et signalétique



Plaques de rue
Modèle Email
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 5002



Information pour le patrimoine
Modèle Alizé Lutrin
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 2603010



Borne interactive
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 5002
Couleur Jaune RAL 1017



Planimètre
Modèle Lilla
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 5002



Information pour l'orientation
Modèle Alizé Bi-Mât
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 2603010



Panneau électrique d'information
Modèle Edito
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 5002



Signalisation directionnelle
Modèle Opale
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 5005



Pochoir en bois pour marquage cycliste
Origine Atlantique Acces
Couleur Blanc RAL 9003



Arrêt de bus
Modèle Alizé
Origine Signaux Girod
Couleur Bleu RAL 2603010

Mobilier urbain d'agrément



Caisse à plantes
Modèle Giga Panneaux Trespa
Origine Square Urbain
Couleur Gris RAL 9007



Jardinière
Modèle Ovaligne Auto Stable
Origine Square Urbain
Couleur Bleu RAL 5002

Annexe 4 : comparaison de l'offre de stationnement

Annexe 4.1 : scénario 1

Le premier tableau présente l'offre de stationnement actuelle et le second tableau présente l'offre de stationnement pour la première proposition de scénario d'aménagement. Les cases en jaune sur le second tableau sont les espaces de stationnement pour lesquels nous apportons une modification.

	Stationnement	Places 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	150	1		24
TOTAL allées Marines	319	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		
Boulevard du Docteur Junqua	44	1		6
Place des Cyprès	42	2		6
Rond-point de la gare	42			
TOTAL	639	17	14	114

	Stationnement	Places réservées pour les PMR	Places arrêts minutes et bornes 15 min	Stationnement vélo
Allées Marines - Nord	78	6		40
Allées Marines - centre	38	1		24
Allées Marines - Marché	124	4		30
TOTAL allées Marines	240	11	0	94
Cœur de ville historique	78	2	10	
Eglise et Mairie	11	1	4	40
Médiathèque	34	2		24
Groupe scolaire St-Joseph et Ste-Marie	52	1		
Boulevard du Docteur Junqua	22	1		12
Place des Cyprès	52	1		18
Rond-point de la gare	44	1		18
TOTAL	533	20	14	206
Comparaison avec le stationnement actuel	-106	+3	0	+92

Annexe 4.2 : scénario 2

Le premier tableau présente l'offre de stationnement actuelle et le second tableau présente l'offre de stationnement pour la seconde proposition de scénario d'aménagement. Les cases en jaune sur le second tableau sont les espaces de stationnement pour lesquels nous apportons une modification.

	Stationnement	Places 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	150	1		24
TOTAL allées Marines	319	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		
Boulevard du Docteur Junqua	44	1		6
Place des Cyprés	42	2		6
Rond-point de la gare	42			
TOTAL	639	17	14	114

	Stationnement	Places réservées pour les PMR	Places arrêts minutes et bornes 15 min	Stationnement vélo
Allées Marines - Nord	0	0		100
Allées Marines - centre	0	0		0
Allées Marines - Marché	178	4		30
TOTAL allées Marines	178	4		130
Cœur de ville historique	52	1	0	
Eglise et Mairie	11	1	4	40
Médiathèque	0	2		36
Groupe scolaire St-Joseph et Ste-Marie	193	4		30
Boulevard du Docteur Junqua	22	1		12
Place des Cyprés	43	1		18
Rond-point de la gare	44	3		18
TOTAL	543	17	4	284
Comparaison avec le stationnement actuel	-96	0	-10	+170

Annexe 5 : cahier des charges

Groupe de travail des élus

Projet d'aménagement du cœur de ville de Capbreton

But : définir un projet de cœur de ville plus attractif tout au long de l'année.

Le périmètre d'étude :



Diagnostic :

- Pas de lien entre le Boudigau et la rue commerçante
- Pas de mise en valeur du Boudigau
- Pas de liaison entre les équipements : cheminement difficiles, rond-point difficile à franchir,...
- Des allées marines imperméabilisées et dédiées à la voiture : axe de transit automobile
- Une entrée de cœur de ville peu attractive au niveau de l'ancienne gare
- Un bâtiment du marché à réhabiliter

Objectifs – exigences :

- Vers une cohérence urbanistique et architecturale
- Valoriser les éléments remarquables : bâtiment art déco, fronton, monuments,...
- Créer des axes de liaison attractifs piétons et vélo entre les équipements et les pôles d'attraction
- Ouvrir la ville sur le Boudigau : cheminements, activités,...
- Acter une politique d'entretien des bâtiments public
- Conforter la fonction commerciale

Besoins :

- Aménagement permettant l'infiltration des eaux dans le sol
- Besoin de stationnement voiture et vélos

Contraintes :

- PLU
- Sens de circulation issus de l'étude ISR
- Marché et ses jour d'occupation de l'espace
- Marché à réhabiliter
- Perret à réaménager
- Météo et saisonnalité de l'activité

Données et études à prendre en compte :

- Etude de déplacement leclerc
- Etude de circulation
- Etude stationnement payant
- Schéma directeur d'assainissement

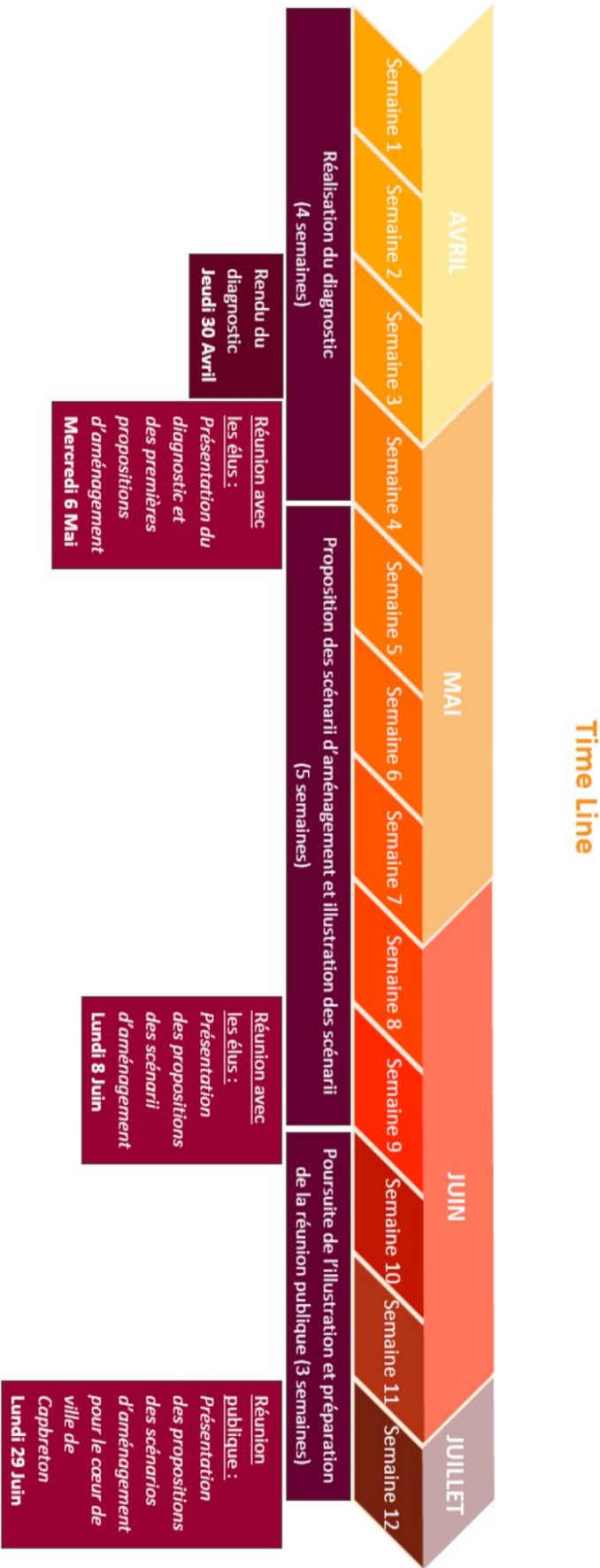
Modalité du stage :

- 2 équipes de 4 étudiants de l'école d'Aménagement et Environnement de Polytech Tours
- lundi 13 avril 2015 au vendredi 3 juillet 2015.

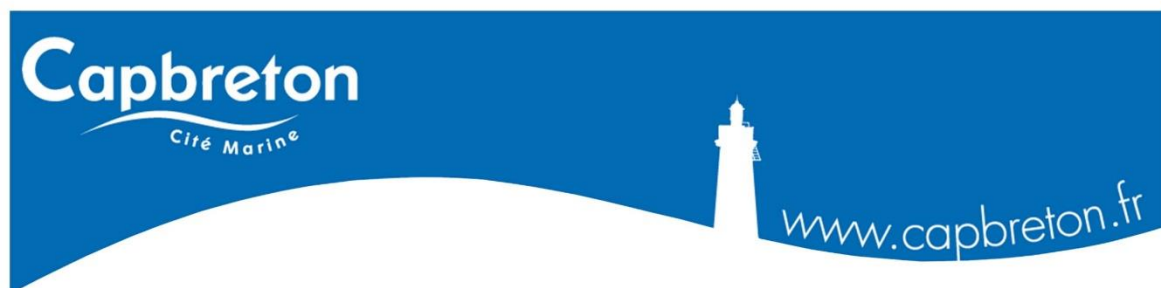
Les attendus de la mission :

1. Diagnostic : bilan des dysfonctionnements du cœur de ville, appréciation des potentialités d'évolution.
2. Elaboration de deux scénarios contrastés d'aménagement
3. Illustration de chacun des scénarios
 - schémas
 - image perspectives
 - plans
4. Chiffrer et planifier la stratégie d'aménagement en cohérence avec les capacités d'investissement de la commune.

Annexe 6 : time line et organisation du temps de travail



Annexe 7 : questionnaires distribués à la réunion publique



Réunion publique lundi 29 juin 2015 Centre-ville, centre de vie...

L'aménagement du centre-ville va faire l'objet d'une large concertation. Réunion publique, enquête, questionnaires à la population... Chacun est invité à s'exprimer et à participer à l'élaboration de notre cœur de ville de demain.

Programme de la réunion

Après un rappel des travaux et aménagements déjà réalisés par la municipalité ces dernières années, les étudiants de Polytech Tours, missionnés pour mener une réflexion sur l'aménagement du centre-ville, présenteront le bilan de leur enquête menée depuis le mois d'avril auprès des usagers et commerçants et les deux pistes d'aménagement qui en résultent. Suivra un moment d'échanges sur le centre-ville de demain.

Tous concernés

Imaginer de nouveaux espaces de vie, dynamiser l'activité commerciale, améliorer les sens de circulation que ce soit à pied, en voiture ou en transports en commun. Les enjeux sont nombreux et nous concernent tous. Et c'est dans cette volonté de concertation et de participation que les élus capbretonnais ont choisi de vous solliciter, pour réfléchir ensemble et élaborer un projet partagé.

Vous pourrez retourner ce **questionnaire** (au dos), rempli, à la fin de cette réunion ou le déposer à la Maison de l'Oralité et du Patrimoine (MOP).

Située en cœur de ville, la MOP met en valeur le Capbreton d'hier, d'aujourd'hui, mais aussi de demain. Elle met à votre disposition un espace permettant de recueillir vos avis et suggestions.

Le questionnaire peut être téléchargé sur www.capbreton.fr
Déposez vos remarques et suggestions à : demaincapbreton@capbreton.fr

../...

Mairie • place Saint Nicolas • BP 25 • 40130 Capbreton • Tél. 05 58 72 10 09 • Fax 05 58 72 25 82

Centre-ville, centre de vie...

Votre avis nous intéresse.

(Cocher la case correspondante, plusieurs choix possibles)

Selon les thèmes suivants, donnez votre sentiment selon la priorité à donner sur :

LA VISIBILITÉ DU CENTRE-VILLE

Mettre en place une signalétique cohérente pour créer une identité au centre-ville

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

L'AMÉNAGEMENT

Développer de nouvelles zones vertes

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Uniformiser le revêtement du sol, poser une signalétique directionnelle identifiable aux différents points d'accès (ex. arches bleues des Allées Marines)

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

LES ESPACES PUBLICS

Créer une liaison piétonne entre le jardin public, le square Mouloudji, le parvis de l'Hôtel-de-Ville et l'Église Saint-Nicolas.

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Intégrer et créer des espaces de vie (place, jardins, jeux...)

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

L'ACCESSIBILITÉ ET LA CIRCULATION

Améliorer l'accessibilité pour tous (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...)

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Modifier les sens de circulation actuels

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Encourager les déplacements piétons sur les allées Marines

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Développer les zones cyclables

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Améliorer la liaison entre la place de l'Hôtel-de-Ville et le marché

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

LE STATIONNEMENT

Réorganiser le stationnement des véhicules

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Augmenter les lieux de stationnement vélos

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

LE PATRIMOINE BÂTI

Valoriser le patrimoine de la Ville (bâtiments publics et sites remarquables)

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Valoriser le marché couvert et son environnement

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Valoriser les façades de la rue du Général-de-Gaulle

☐ Prioritaire ☐ Secondaire ☐ Inutile

Commentaires :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Merci de votre participation.

Table des matières

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
a) La place de l'Hôtel de Ville	26
b) La place des Templiers	27
B. Les parcs et jardins	28
a) Parc du centre paroissial	28
b) Square Mouloudji	28
c) Office de Tourisme	29
d) Place des Platanes	29
e) Place Yan Dou Gouf	30
f) Conclusion	30
C. Frontières matérielles et immatérielles	31
D. Les rives du Boudigau : un espace contrasté	33
a) Le jardin du Boudigau	33
b) La rive gauche : l'allée du Boudigau	35
c) La rive droite : les allées Marines	37
E. Ronds-points	38
F. Recommandations	39
IV. La visibilité de la rue commerçante	40
A. Le long des allées Marines	41
a) Les accès véhicules motorisés et piétons	41
b) L'accès piétons uniquement	43
c) Conclusion	44
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
a)	Equipements communaux et centres d'intérêt en centre-ville.....	51
b)	Autres équipements communaux et centres d'intérêt	55
c)	Recommandations et éléments de réflexions	56
d)	Tableau récapitulatif des dysfonctionnements	67
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
a)	Fermes et maisons de la lande	101
b)	L'etche du labourd et de basse Navarre.....	102
c)	Les villas de villégiature	103
C.	Bâtiments inscrits aux monuments historiques.....	104
D.	Bâtiments 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
a)	Une nouvelle entrée de ville : l'avenue du Maréchal Foch	126
b)	Le carrefour de la gare : un espace au caractère plus urbain.....	127
c)	Vers le groupe scolaire	129
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
a)	Un espace conséquent pour les déplacements piétons	137
b)	L'ouverture de commerces et restaurants sur les allées Marines	141
c)	Le piéton est guidé vers les pôles attractifs	143
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
a) Conditions d'accès au marché	156
b) Repères visuels et architecturaux	158
c) Requalification du parking du marché	161
d) Donner une fonction aux berges du Boudigau	167
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
a) Modification du plan de zonage	176
b) Modification du règlement du PLU relatif à la zone N	176
c) Modification du règlement du PLU relatif à la zone UA	177
B. Déplacement des pôles attractifs et des équipements	177
a) Acquisitions foncières	178
b) Parcelles appartenant au domaine public à modifier	181
c) Parcelles appartenant au domaine privé à modifier	182
C. La circulation	184
a) Le plan de circulation	184
b) Des transports en communs adaptés	186
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
a) Le pont de la Halle	192
b) Carrefour Jean Lartigau, point névralgique	192
c) Le rond-point de la Gare	193
d) Le rond-point des Briconautes	195
IV. Les allées Marines : un poumon vert dans la ville	196
A. Le Boudigau reprend ses droits	196
a) L'encorbellement	196
b) Le théâtre d'eau	197
B. Place aux déplacements doux	197
C. L'aménagement Sud des allées Marines	202
a) Un parking relais au Sud du cœur de ville	202
b) Des salles municipales relocalisées	203
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



POLYTECH[®]
TOURS

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

Sous la direction de M. Martouzet Denis (enseignant encadrant) et M. Joly David (professionnel encadrant).

Travail réalisé par M. Chaintron Louis, M. Delonin Florian, Mme. Torrent Romane et M. Vautrin Antony.

Stage collectif : projet d'aménagement du cœur de ville de Capbreton (40)

Promotion 2016, année 2014/2015

Résumé :

Au sein de la région Aquitaine, au bord de mer, Capbreton est une ville d'environ 9 000 habitants. Mais, en période estivale, la population est doublée passant donc à environ 20 000 habitants. En effet, située au Nord de la Côte Basque, cette ville attire de nombreux touristes de par son statut de station balnéaire. Mais le centre-ville reste totalement délaissé par ce flux de personnes qui préfèrent directement aller à la plage. C'est pourquoi la commune avait pour projet le réaménagement de ce dernier pour qu'il puisse devenir attractif. En faisant appel à nos services, nous avons dû, dans un premier temps, de pointer les principaux dysfonctionnements du centre-ville puis, dans un second temps, de proposer deux scénarios d'aménagement contrastés pour lancer des idées, engager le changement et débiter une concertation avec la population. Nous devons donc « lancer » le projet de la commune.

Nous proposons donc deux scénarios à des horizons différents. L'un à court terme, qui s'appuie sur le présent et reste dans une continuité de l'existant, et le deuxième, à plus long terme, qui offre un poumon vert à la ville avec une remise en cause des localisations des équipements et qui s'inscrit donc dans une rupture avec l'existant.

Mots clés : Aquitaine – Landes – Capbreton - 40