

La place Adrien Badin

Préconisations

Pour réunir en une seule place les trois espaces séparés, un traitement en plateforme pourrait être adapté. Unifier les sols et clarifier les fonctionnalités entre stationnement, circulation, espace piéton et piste cyclable.

- valoriser l'alignement de platanes par la végétalisation en pied d'arbre et les intégrer à l'espace piéton et non sur la voirie comme actuellement.

- replanter les arbres manquants à la continuité de l'alignement permet de maintenir la continuité paysagère à l'échelle de la traversée centrale de Salin-de-Giraud.

- à l'emplacement de l'ancien terrain de boules devenu désuet, une bande en pleine terre permettrait de créer une lisière végétale avec les parcelles nord, haie à la fois brise vent mais aussi pour donner une intimité à la mitoyenneté.

- deux bandes végétales aux essences locales et diversifiées permettraient de structurer latéralement la place, mettant en scène le dispositif urbain des bâtiments encadrant l'axe central.

- valoriser le kiosque en végétalisant sa base de plantes tapissantes permettant de disposer des photos sur sa base (projet du Parc)

- unité de mobilier urbain

- terminus du bus à modifier pour éviter la formation du « giratoire » autour de la place. Ainsi la ligne sera à modifier pour continuer le trajet jusqu'à la place Pechiney.

- abri-bus déplacé sur le boulevard de Camargue

- création de jeux pour enfant et d'un espace de pétanque.

- supprimer les stationnements entre le restaurant et le jardin pour avoir un espace piéton et permettre la création de la piste cyclable.



banc en bois



abris-bus en bois



éclairage bas



fontaine d'eau

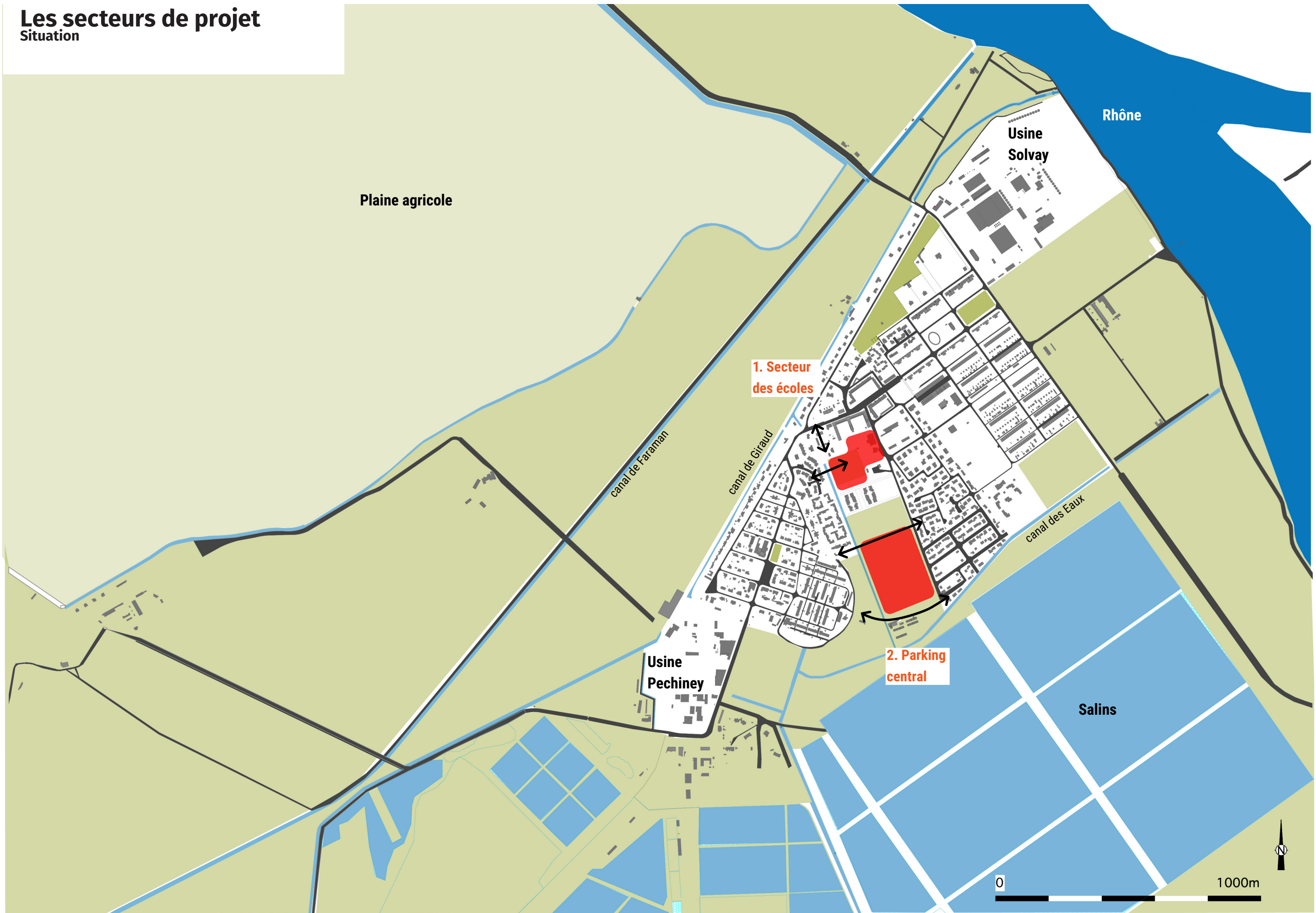


Potelets en bois



Les secteurs de projet

Situation





3. Les secteurs de projets

Les secteurs de projets sont un potentiel de connexions entre la cité Pechiney à l'ouest et la cité Solvay à l'est. Espace disponible à haute qualité paysagère qui reflète la Camargue.

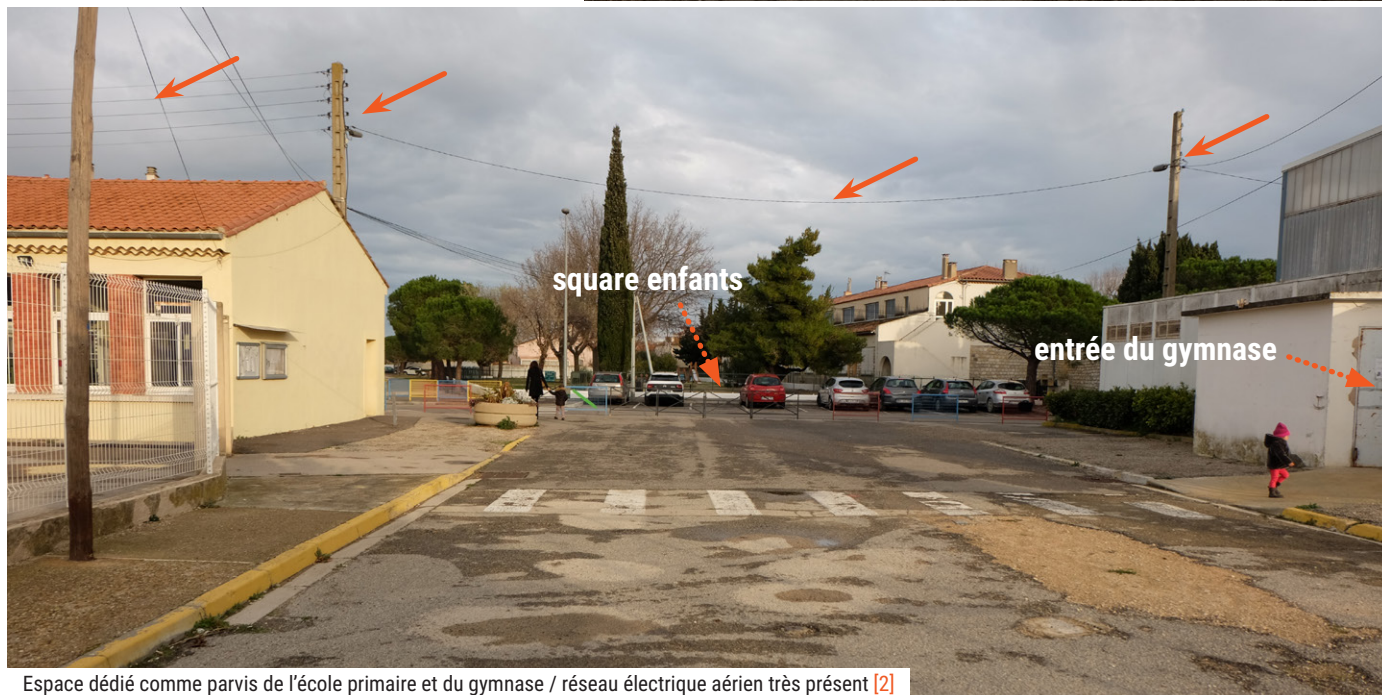


Secteur des écoles et aire de ravitaillement

Situation



espace piéton non-sécurisé et encombré sur rue de la Bouvine [1]



Espace dédié comme parvis de l'école primaire et du gymnase / réseau électrique aérien très présent [2]



Praisir entretenue et bosquet dense



Secteur des écoles et aire de ravitaillement

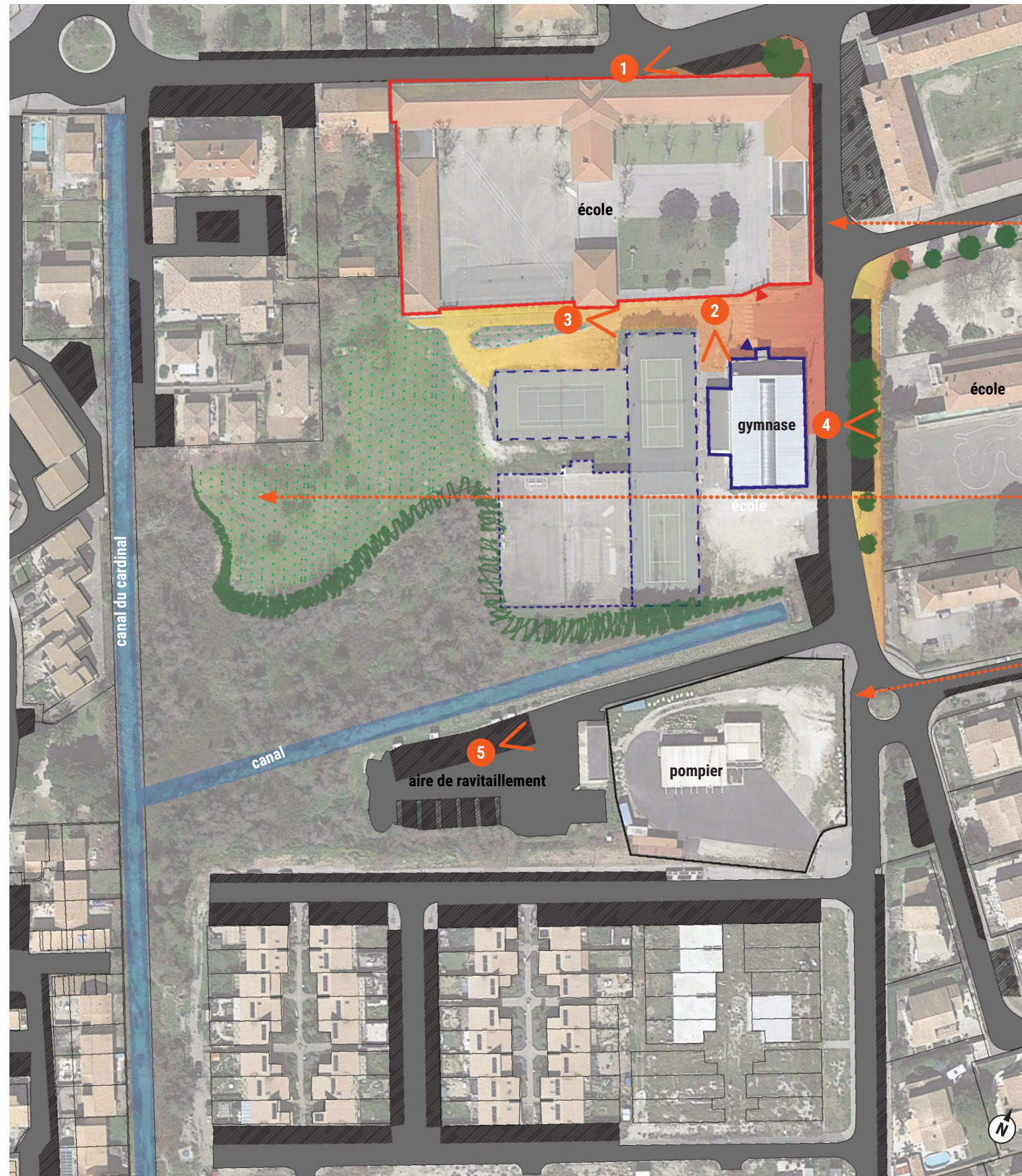
Diagnostic

Atout

- patrimoine architectural des écoles qui réunit les cités Pechiney et Solvay
- espace vert et paysagé
- proximité des écoles avec les espaces sportifs
- espace ouvert
- végétation camarguaise
- canaux et ripisylve
- potentiel pour mettre en place des équipements sportifs et de loisirs
- lieu d'accueil des piscines l'été: très fréquentées
- qualité ornementale et paysagère du lotissement au sud de la zone de ravitaillement

Faiblesse

- mauvaise qualité des infrastructures et incohérences dans l'organisation
- pas de délimitation des zones / problème d'urbanisme
- pas de liaison entre le secteur sud-ouest et nord-est
- pas d'entretien
- très peu d'espaces piétons sécurisés pour les enfants et les entrées des écoles
- manque de stationnement à proximité des écoles
- carrefour en rond-point mal organisé
- non-intégration paysagère des équipements sportifs
- terrain vague sans issue
- zone de ravitaillement délaissée et enclavée
- pas de passage piéton entre le lotissement et le secteur des écoles



Espace piéton exigu encombré par le stationnement et les poteaux électriques

espace ouvert en impasse pas d'accès aux lotissements

Pas d'espace piéton le giratoire la relation avec les nouveaux lotissements

- : enrobé voie de circulation
- : zone de stationnements
- : accès
- : école primaire
- : usage du parvis
- : gymnase
- : terrain de sport en service
- : terrain de sport abandonné
- : bosquet
- : pin



Trottoir étroit sur façade nord [1]



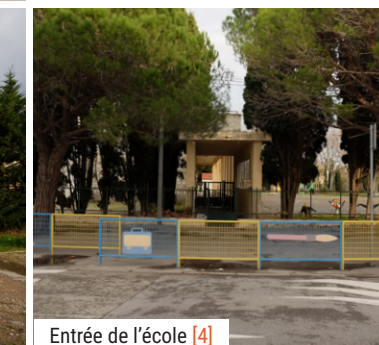
Entrée du gymnase exigüe



Non intégration paysagère [2]



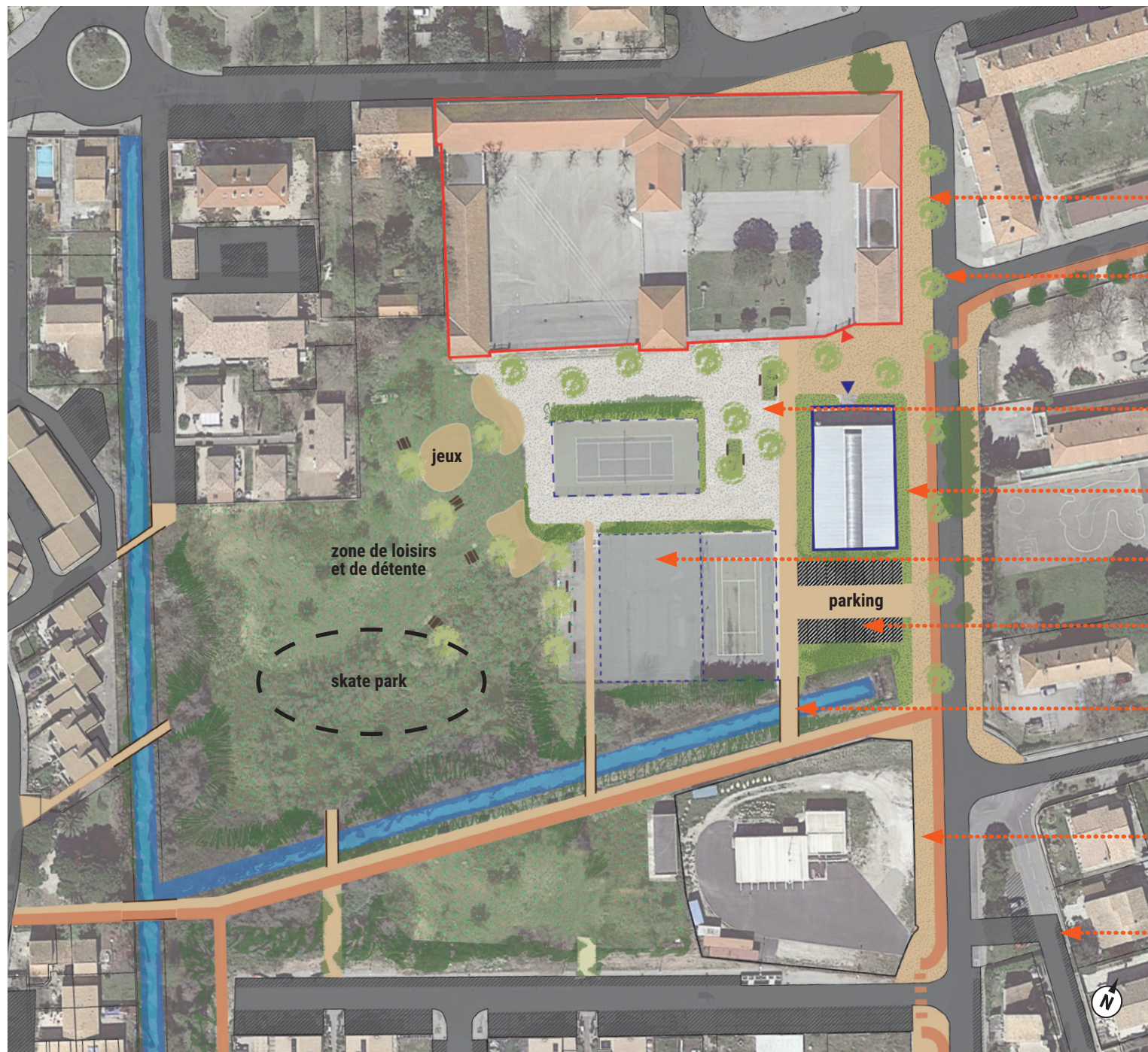
Haie de thuya vieillissante [3]



Entrée de l'école [4]



zone de ravitaillement [5]



1• élargissement de l'espace dédié aux piétons

2• suppression des stationnements pour sécuriser le parvis scolaire

3• élargissement du parvis et plantation d'arbres

4• intégration paysagère du bâti

5• réhabiliter le terrain abandonné

6• création d'une zone de stationnement temporaire

7• connexion par la création de passerelles piétonnes

8• élargissement de l'espace public sur la parcelle des pompiers

9• nouvel accès au quartier

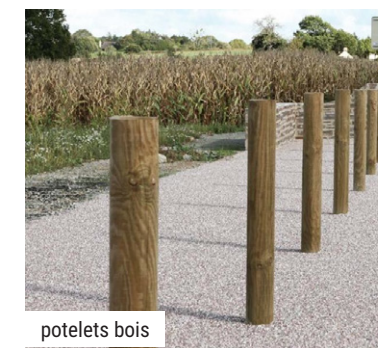
-  : piste cyclable
-  : enrobé claire
-  : table de pique-nique
-  : parvis
-  : sol végétalisé
-  : peuplier blanc à planter
-  : platane à planter
-  : pin existant
-  : haie sauvage composée



Traversée des canaux [x]



Ouverture paysagère [x]



potelets bois



Sol stabilisé



éclairage bas



passage végétalisé [x]



Peupliers blancs à planter dans la prairie



Ripisylve à conserver [x]

3 • Les secteurs de projets

Secteur des écoles et aire de ravitaillement

Préconisations

Le secteur des écoles doit être une aire de connexion piétonne entre les deux parties de la ville actuellement peu connectées.

- transformer la prairie en aire sportive et espace de détente destiné aux activités de plein air.
- créer des passerelles pour désenclaver ce secteur et permettre les connexions piétonnes avec les quartiers
- délocaliser l'aire de ravitaillement sur le futur parking pour piétoniser et intégrer une piste cyclable qui devient la voie douce principale est-ouest
- transformer l'aire de ravitaillement en skate-park ou un autre équipement pour les jeunes
- création d'un parking derrière le gymnase
- intégrer les terrains de sports dans une continuité paysagère en végétalisant ses contours
- suppression d'un terrain de sport pour agrandir autour de l'école.
- valoriser l'entrée de l'école et du gymnase par la plantation d'arbres et donner une qualité d'ombrage
- implantation de mobilier et de tables de pique-nique
- implantation d'un parking vélo proche du gymnase
- apporter de l'éclairage public à la tonalité chaleureuse pour donner une ambiance nocturne agréable et adaptée.

Requalifier la rue de la Bouvine :

- supprimer des stationnements et redessiner l'axe de la rue pour favoriser la circulation piétonne et ainsi sécuriser les parvis des écoles
- suppression du giratoire et détournement de l'accès au quartier sud-est
- créer un alignement d'arbres pour mailler avec les axes existants



Lotissement au nord [1]



Lotissement des Mouettes [2]



Salins [3]

Le site prévu pour le parking constitue une friche séparant la ville en deux, entre les quartiers Solvay et Péchiney.

Au sud, la vue s'ouvre pleinement sur les tables saunantes. Un lotissement assez dense et dessiné autour d'axes piétons se trouve au nord, alors que la frange Est est occupée par le lotissement des Mouettes.

3 • secteurs de projet

3.2 Le Parking central / secteur OAP du





Ripisylve du canal du Cardinal [1]



Canal des Eaux [2]



Eglise Orthodoxe [3]



3 • Les secteur de projets

Le parking central Diagnostic






L'espace prévu pour le parking central est donc une grande friche qui prend place le long du canal du Cardinal. Une franche fortement arborée se trouve de part et d'autre de ce canal.

La partie nord-est réservée pour une urbanisation future.

Une voie arrive du quartier Péchiney sur l'église orthodoxe. La communauté grecque, venue pour travailler à l'usine Péchiney a transformé un bâtiment de l'ancienne usine d'armement en lieu de culte orthodoxe. On découvre les ruines des autres bâtiments envahies par la végétation.

Un sentier gravillonné traverse la friche depuis l'église orthodoxe.

Au sud, l'espace est bordé par le canal des Eaux, limite du village de Salin-de-Giraud.

-  : voirie
-  : bâtiments remarquables
-  : bâtiments remarquables en ruines
-  : arbres, buissons
-  : canal

1. Création d'un parking paysager (environ 500 places de parking)



2. Pistes cyclables le long du bvd de la Bouvine et du canal du Cardinal et des Eaux



3. Cheminements piétons ombragés



4. Création d'une voie permettant de relier le quartier Pêchiney au quartier Solvay

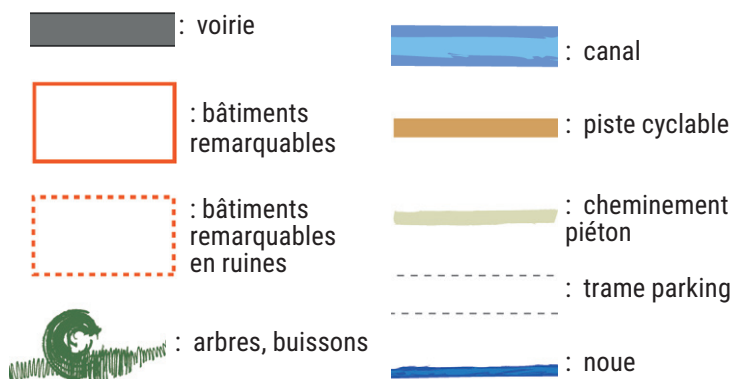


3 • Les secteurs de projets

Le parking central

Préconisations

- Un des enjeux des secteurs de projet doit être de créer des liens entre la partie ouest et est de la ville reliée actuellement uniquement par le rond-point du monument aux morts. Une voie doit être créée pour traverser cet espace.
- Un parvis est à prévoir pour l'église orthodoxe, rendant l'espace plus généreux et agrémenté de tables de pique-nique. Les autres bâtiments de l'usine ne sont pas en état d'être réhabilités.
- Le parking doit accueillir environ 500 voitures. Il laisse une large frange arborée le long du canal du Cardinal, le long du boulevard de la Bouvine, au nord et au sud, le but étant de minimiser au maximum l'impact de ce parking.
- L'intérieur du parking doit être largement arboré. Des circulations piétonnes et vélos largement ombragées doivent être prévues. Les circulations doivent se prolonger pour rejoindre le quartier le long du canal des Eaux.
- Au nord, il faut prévoir un emplacement pour les bus, pour les camping-cars ainsi qu'une aire de ravitaillement.
- Une halle permettant de prendre son billet pour les navettes pour la plage de Piémansson doit être prévue.
- Créer une frange végétale le long du parking pour assurer la transition de celui-ci avec les espaces naturels et quartiers résidentiels.





4 La mobilité et les circuits

Les circulations douces sont à traiter en parallèle des nombreuses qualités du paysage et de l'architecture. Ces circuits serviront à relier et à rendre visibles ces éléments.



Le patrimoine paysager

-  : ripisylve du Rhône
-  : ripisylve des canaux
-  : alignement d'arbres
-  : plaine agricole
-  : zone naturelle en friche
-  : jardins publics
-  : Rhône
-  : Salins



Le patrimoine paysager

Trois grandes entités marquent le paysage : le Rhône par lequel on accède à Salin-de-Giraud en traversant avec le bac et qu'on aperçoit de l'église de Barcarin ainsi que du chemin de la digue. On a ensuite au nord-ouest, la plaine agricole camarguaise et au sud-est le paysage très particulier des salins.

Ce panorama est quadrillé par les canaux accompagnés de leur végétation rivulaire. D'autres axes animent cette composition, ce sont les alignements d'arbres notamment de platanes qui deviennent aussi un élément structurant du paysage. Les jardins publics notamment le Square Solvay et le Bois Sacré participent aussi de cette composition.



Le Rhône



Alignement de platanes



Les salins



Le paysage agricole



Les canaux



Les canaux

Le patrimoine architectural

 : bâtiments remarquables



Le patrimoine architectural

Salin-de-Giraud possède un patrimoine architectural lié à l'industrie très important. Les deux industriels Pechiney et Solvay ont construit de nombreux bâtiments donnant un caractère très particulier à la ville.

Le quartier Solvay, premier quartier dans lequel on entre en arrivant au village, possède une forte identité et unité accompagnée d'une forte présence végétale. Ce patrimoine se découvre en passant à côté, mais certains éléments, comme l'usine Solvay et les grues du Rhône ne sont visibles que de loin.



Usine Solvay [1]



Générateur électrique [5]



Office de Tourisme et mairie annexe(ancien Cercle)



La grue sur la rive de Port-Saint-Louis [2]



Maison du Bac [6]



Arènes



Eglise Orthodoxe (ancienne usine d'armement) [3]



Administration de l'usine Solvay [7]



Maisons des employés



Maisons d'ouvriers du quartier Solvay [4]








Maison du jardinier du directeur de l'usine Solvay [8]



Ancien hôpital

Les circulations douces

-  : ripisylve du Rhône
-  : ripisylve des canaux
-  : alignement d'arbres
-  : plaine agricole
-  : zone naturelle en friche
-  : jardins publics
-  : Rhône
-  : salins
-  : bâtiments remarquables
-  : pistes cyclables projet
-  : pistes cyclables existantes
-  : sentiers piétons



Mobilier urbain

Références

Référence bancs



Exemples d'intégration

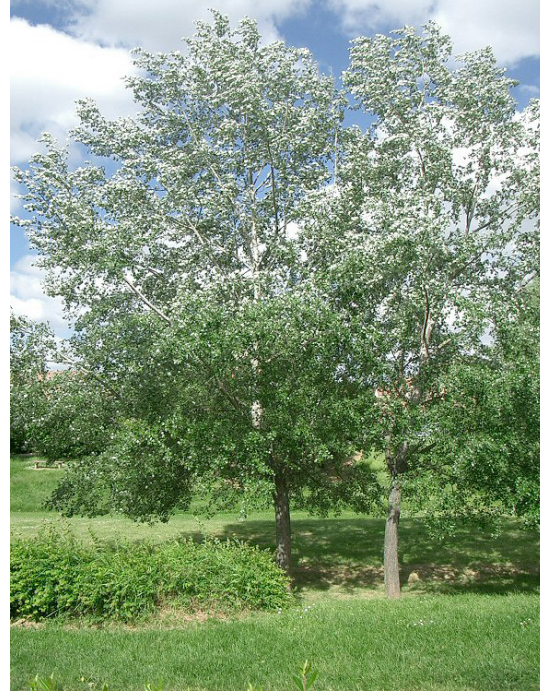


Palette végétale

Olivier de Bohême



Peuplier blanc



Tamaris



Pin d'Alep



Saule



Phragmites





Le littoral aux Saintes-Maries-de-la-Mer

Cette charte été réalisée par le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement des Bouches-du-Rhône à la demande du Parc Naturel Régional de Camargue
Expert CAUE13 chargé de l'étude Sylvie Lalot paysagiste DPLG, Ingénieur ENITHP
Tous droits de reproduction réservés

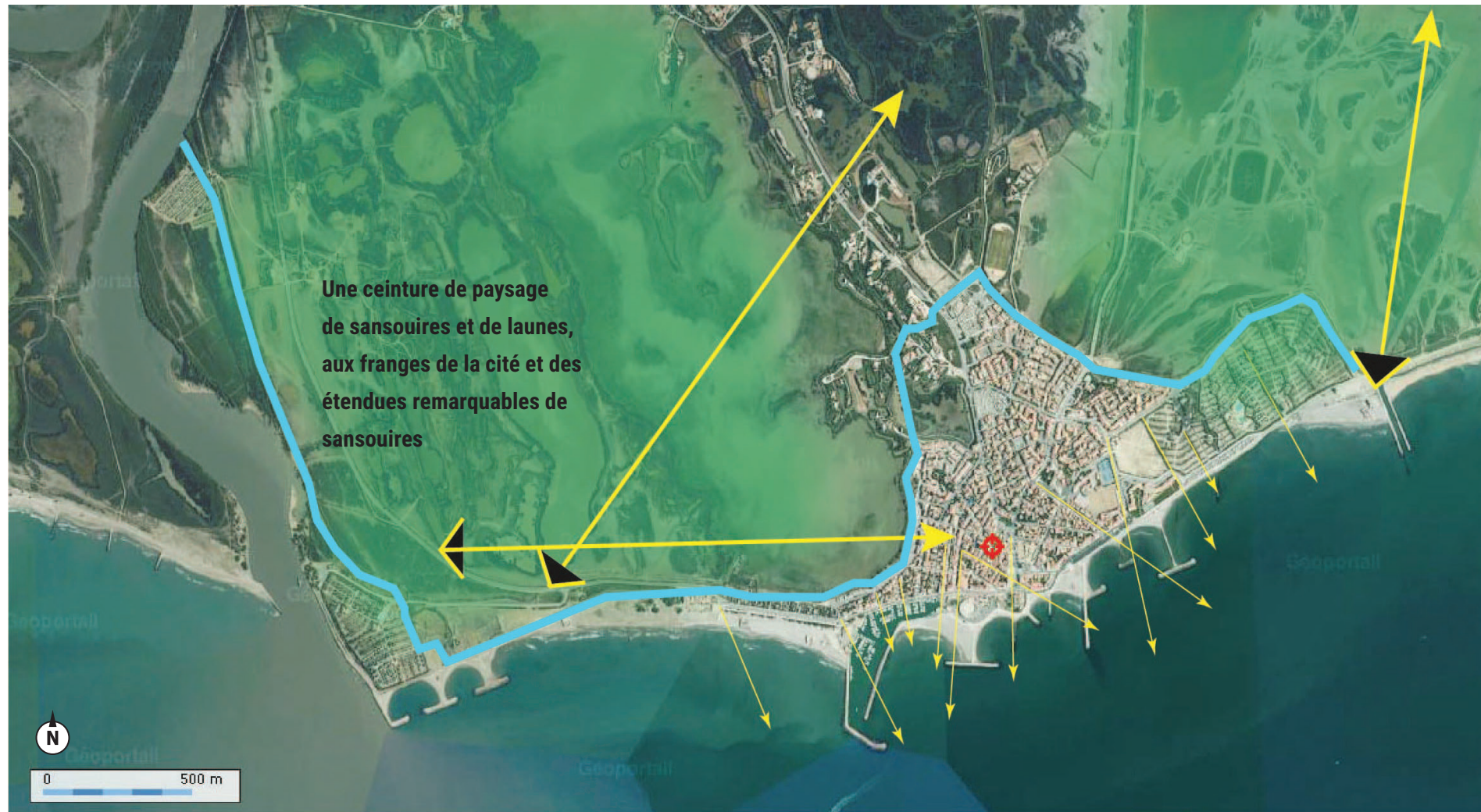


DÉPARTEMENT
BOUCHES-
DU-RHÔNE



CONSEIL D'ARCHITECTURE, D'URBANISME
ET DE L'ENVIRONNEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE
18 RUE NEUVE SAINTE-CATHERINE 13007 MARSEILLE

Des composantes paysagères fortement identitaires, et pour certaines, très fragilisées, à préserver et à mettre en valeur.



Une ceinture de paysage de salsouires et de launes, aux franges de la cité et des étendues remarquables de salsouires



Des ambiances végétales:
végétation de dunes littorales et végétation de salsouires



Des cônes de vue: échappée visuelle lointaine sur le Mont Ventoux, ...



...vue sur la silhouette de la cité, et vues depuis la ville



Des ambiances urbaines
de qualité au droit du coeur historique



Le contexte du village

Créée au coeur des paysages de sansouires, juste derrière la barrière des dunes protectrices, les Saintes-Maries-de-la-Mer est LA petite cité historique emblématique de Camargue, seule urbanisation le long des 80 kms de côte sauvage de Camargue. Sa position géographique unique et sa très forte valeur religieuse génèrent un flux extrêmement important de vacanciers (48% du parc de logements est constitué de résidences secondaires) et de visiteurs, mais avec une très forte saisonnalité, qui entraîne une gestion difficile des emplois et de la vie locale.

Repérage/État des lieux :

Si les entrées sorties étaient déjà évaluées à près de 7000 v/j. en 2004 à l'entrée par la RD 570, la cité est saturée en été et lors de quelques périodes festives (Pâques, Pèlerinages...). En dehors du petit noyau historique, les espaces libres, aménagés pour accueillir ce flux et le canaliser autant que possible, sont dominés par l'emprunte de la voiture.

Parallèlement, la façade littorale de la cité historique se retrouve aujourd'hui réduite à une mince bande côtière dominée par l'impact des ouvrages techniques défensifs contre le retrait de côte.

Entre espaces dévolus à la voiture et digue défensive, une promenade littorale a été aménagée au fil des années, très appréciée et très fréquentée en saison. Mais la fréquentation qui touche parfois à la saturation, et l'érosion de la côte, toujours active, nécessite d'anticiper les aménagements qui seront sans doute nécessaires dans les décennies à venir: si on ne peut parler d'un «nouveau littoral à inventer», apaisé, et respectueux de l'identité de la petite cité historique, au moins la promenade actuelle sera à conforter.

Objectifs de qualité paysagère :

Tout au long des 5 à 6 kms de côte depuis le port de l'Amarée jusqu'au Pertuis de La Fourcade, sur une bande littorale devenue très étroite:

1 - Des composantes paysagères fortement identitaires et à préserver et à mettre en valeur

2 - Une promenade littorale à conforter



Carte d'état major
(Geoportail)



Carte actuelle
(Geoportail): la côte a
reculé de plus de 500
m. Le cordon dunaire a
disparu.

Une promenade littorale à conforter

Entre sa prise d'eau sur le Petit Rhône, au niveau du port de l'Amarée, et son débouché en mer, au Pertuis de Fourcade, le CANAL des LAUNES est déterminant dans la définition des paysages de la petite cité: il fonde véritablement un paysage HORS LA VILLE (= paysages de sansouires) et UN PAYSAGE DANS LA VILLE, matérialisé le long des parcours sur les routes départementales par le franchissement du canal.

Il détermine ainsi 2 grandes séquences sur le littoral, le long du parcours sur la RD 38:



1- Littoral en entrée Ouest

Des ambiances de sansouires et de dunes à restaurer sur fonds d'estuaire du Petit Rhône et d'ouvrages défensifs contre la mer

2- Littoral urbain

Entre le littoral OUEST et les 40 kms de côte sauvage à l'EST, une promenade à conforter, des ouvrages défensifs à intégrer dans le paysage urbain de la cité, et une mer à mettre en scène au bout des rues



Le canal des Launes:
une «douve» autour de la petite cité assiégée par les eaux

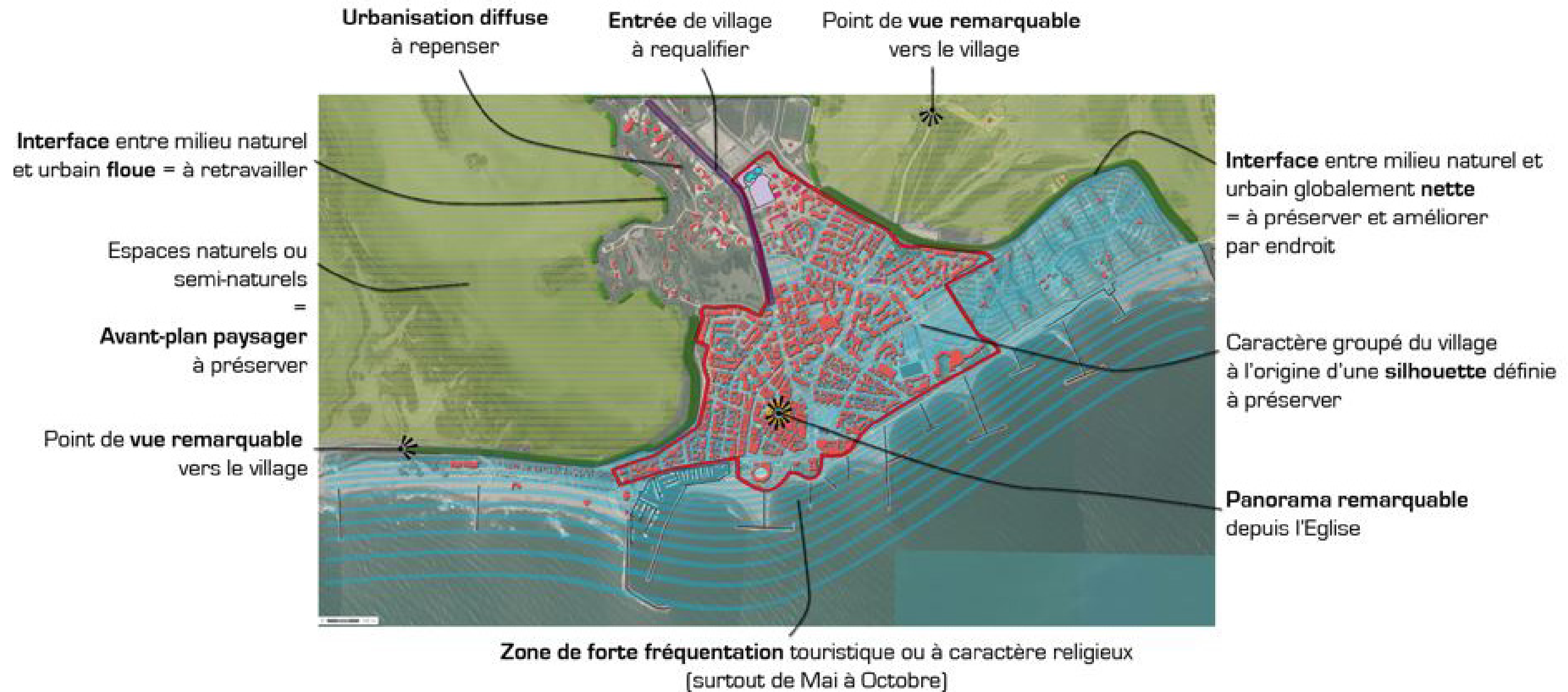


Les documents réglementaires

Conformément au PADD du PLU, les orientations d'aménagement proposées sur le littoral visent à :

- > Redonner du bien-être aux piétons et aux deux roues dans des espaces à terme peu à peu libérés de la voiture
- > Re-coudre la petite cité à son littoral par la transformation progressive des ouvrages défensifs en aménagements urbains et paysagers de qualité
- > Entre paysages dunaires, quais portuaires et promenades urbaines, mettre en lien ces séquences différenciées, tout en révélant leurs qualités et leurs spécificités

PLU des Saintes-Maries-de-la-Mer: extrait du PADD



Littoral en entrée OUEST :

Un accès au port de l'Amarée à aménager de façon lisible, autonome, sécurisé et qualitatif

Une alternative à la RD 38 pour les «modes doux»

Des ambiances de sansouires et de dunes à restaurer dans les aménagements d'accès, d'aires de stationnement, et de camping



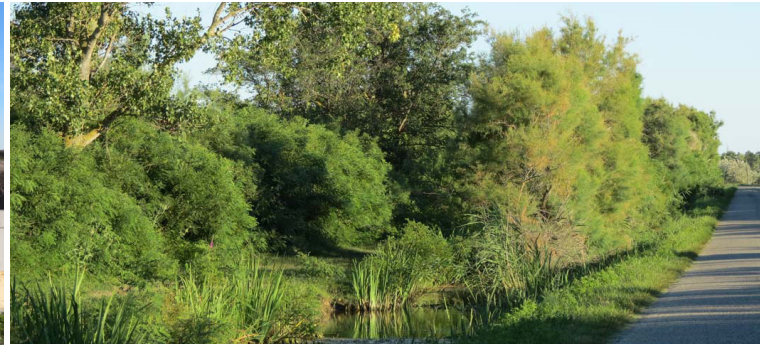
Plutôt que cet aspect délaissé, le traitement de la voie carrossable et quelques alignements de Tamaris pourraient, à peu de frais, apporter la lisibilité et la convivialité de l'accès au port.



Une promenade littorale à conforter

Etat des lieux

Images de références



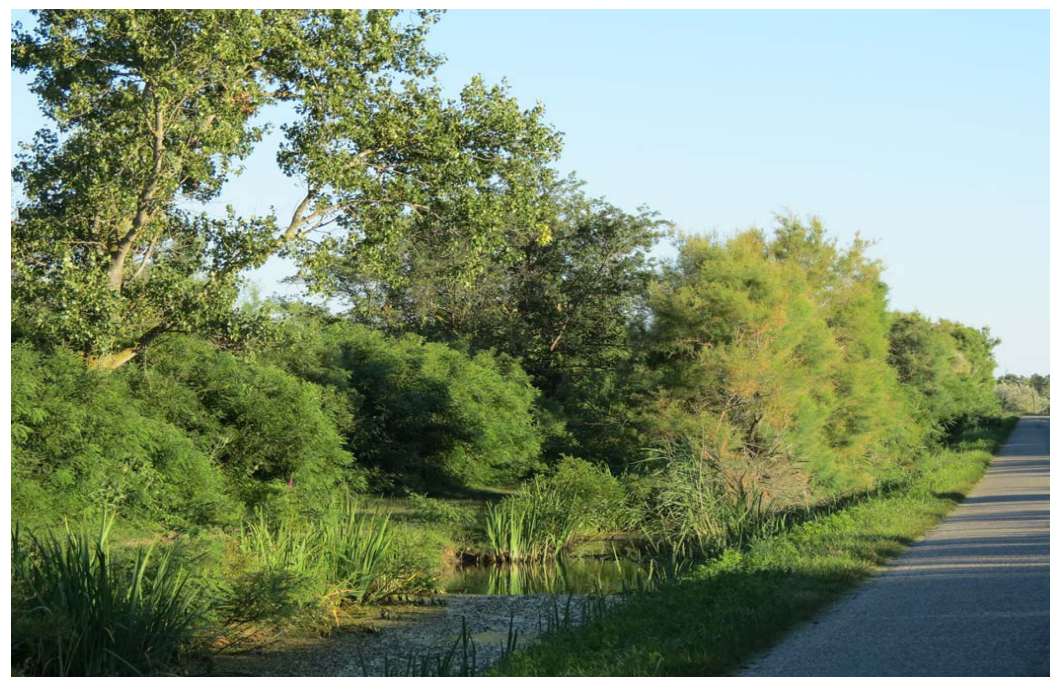
Pignons des constructions, candélabres alignés, mâts signalétique, conteneurs poubelles, barrières en rondins, ... composent, en fonds de perspectives dans les paysages plats et dénudés des sansouires, une silhouette hétéroclite et très anthropique, peu valorisante dans la perspective d'approche vers la petite cité... La plantation de bosquets de Pins, Tamaris, Micocouliers, Filaires, à l'identique de ceux qui signalent les mas épars dans les paysages de sansouires et de roseaux, qui soulignent les lignes d'eau, pourraient permettre de restaurer une silhouette plus identitaire, tout en jouant le rôle de signal pour rendre plus lisible les entrées et points d'accès. Les mâts d'éclairage, à connotation très urbaine, pourraient être remplacés par des projecteurs au sol, en sous-face des pins par exemple, ou des bornes basses.

Les rivages de la Laune sont fortement dégradés- érosion totale de la végétation- ou enrochées. Outre la délimitation d'une bande de protection de part et d'autre pour mettre à distance les usages humains (circulations, stationnements, enclos à chevaux,...), et le maintien voire la reconquête par la végétation naturelle, il conviendrait de reconstituer le cordon végétal sur tous les linéaires à l'identique de ce que les paysages camarguais tout proches nous offrent.

La promenade sur le haut de la digue, étroite mais qui domine surtout la vaste aire de stationnement non végétalisée, est peu amène. Il conviendrait de créer, protégées par des cordons de ganivelles et une modularité des enrochements défensifs, une succession de poches dévolues à la reconquête végétale.

La grande aire de stationnement est judicieusement implantée en arrière des plages, et à l'extérieur du périmètre urbain, permettant de désengorger le centre historique en période d'affluence. Toutefois, en dehors de ces périodes, le paysage créé est assez éloigné des paysages identitaires de Camargue. Il conviendrait de créer des cordons arborés permettant de séparer des poches de stationnement plus petites, et qui accompagneraient les dessertes piétonnes. Une ouverture progressive des surfaces de stationnement en fonction des besoins permettrait de préserver des espaces naturels, où une recolonisation des sols par une végétation naturelle pourrait être encouragée.

La typologie des équipements (édicules, conteneurs, mâts d'éclairage, poteaux et lisses de rondins, ...) crée un paysage très éloigné des ambiances camarguaises et leur densité, loin d'apporter de la lisibilité nécessaire au regard de l'affluence, semble générer au contraire une certaine confusion, au regard de l'abondante signalétique. Il conviendrait de retravailler l'organisation de l'aire en utilisant un «vocabulaire» très local: les clôtures des manades et leur cordons de roseaux et de tamaris,...De même, les passerelles disposées en travers de la Laune mériteraient d'être ré-implantées à l'horizontal.



Littoral en entrée OUEST :

Quelques exemples d'actions concrètes :

Juste avant que la route ne franchisse la Laune, le front bâti d'une petite co-propriété compose un écran visuel peu amène, en arrière-plan des rives enrochées, et d'une certaine épaisseur de cheminements séparés par des lisses en rondins: l'effet est un peu brutal.

Il conviendrait de restaurer la bande végétalisée en crête de la rive, de supprimer la bande de stationnement longitudinale, dangereuse pour les piétons et de mutualiser les cheminements de telle sorte à dégager l'emprise nécessaire à la plantation d'une bande également végétalisée en bordure de route.



Vue de l'interface entre copropriété, le canal de La Laune et la route départementale. Vue dans le sens SORTIE de ville. Vue Google Street View, AVANT TRAVAUX.



Vue site Décembre 2016: VUE APRES TRAVAUX.



Objectif de qualité paysagère: reconstituer le cordon végétal



Littoral urbain:

Une promenade très fréquentée et appréciée, mais un potentiel exceptionnel à mettre en valeur dans les évolutions futures du littoral

Une promenade à apaiser

Face à la très forte influence, qui tend à croître chaque année, la commune a engagé d'importants travaux d'aménagement de voirie: des parcs de stationnement, traitement des profils en travers des deux routes départementales qui traversent le centre ville, avec trottoir, bande cyclable... Toutefois, la densité des usages, et les incivilités a conduit à opter pour des dispositifs pour canaliser voitures, vélos et piétons: le paysage comporte des potelets anti-stationnements, marquages au sol, signalétique...

Ce genre de dispositif peut conduire à un certain inconfort, voire parfois des conflits d'usage. Bandes de stationnement et chaussées à double sens occupent par ailleurs une partie des emprises publiques, quelquefois au détriment des piétons.

Compte tenu de l'exiguïté du territoire urbanisable, la question se pose: le seuil d'accueil des véhicules de visiteurs au sein du périmètre urbain n'est-il pas atteint? Si oui, quelles peuvent être les réponses pour apaiser les flux en coeur de ville? Fortement contrainte par ailleurs par le retrait du trait de côte, la façade littorale est particulièrement concernée par cette interrogation.

Il semble donc que l'apaisement des circulations à l'échelle de la ville soit à terme nécessaire pour conforter l'aménagement du littoral.

Cet objectif peut reposer sur l'étude et la mise en oeuvre de 2 principes.

Enjeux



1. Des ouvrages défensifs qui dominent aujourd'hui le champ visuel, à intégrer dans le paysage urbain futur de la cité

A ce jour, d'importants travaux de protection ont été mis en oeuvre: épis en mer, création d'une digue avec enrochements, confortement des dunes rescapées par des îlots de ganivelles, ...Une promenade a été aménagée sur le sommet de la digue, et particulièrement élargie au droit du coeur historique de la ville.

Cependant, les ouvrages de défense restent mal connectés à la ville: les continuités piétonnes, nombreuses, sont à certains endroits confuses; les digues imposent leur hauteur à l'espace urbain, forment une barrière visuelle; et complexifient la promenade des personnes à mobilité réduite. Parfois les enrochements directement visibles sont sans lien avec les aménagements urbains.

Compte tenu de la progression de l'érosion, lente mais certaine, les ouvrages devront très certainement continuer à évoluer dans le temps, comme en témoignent les confortements qui ont été conduits dans les années 90, 40 ans après la première promenade...

Lorsque de nouveaux travaux devront être engagés, il conviendrait d'employer un «vocabulaire» peut être moins technique qui permette de répondre aux sujétions techniques, tout en s'accordant avec une ambiance urbaine plus qualitative.



2. Une mer à mettre en scène au bout des rues et cheminements

Si, à sa genèse, la ville se trouvait éloignée du trait de côte, n'offrant sans doute aucune vue sur la ligne d'horizon derrière les dunes côtières, l'attractivité actuelle de la cité repose sur la proximité des plages aux portes du coeur urbain, et sur la promenade aménagée en hauteur sur les digues de protection. Toutefois, ce rapport visuel et fonctionnel à la mer est effacé par l'impact des ouvrages de protection.

Il conviendrait, dans le cadre de l'évolution des moyens de défense, de renouer ce lien entre la ville et la mer.

Toutefois, le littoral urbain n'est pas homogène et les 2, 5 kms offrent des séquences de parcours nettement différenciées: entre les ambiances dominées par le contexte dunaire et les arrière-plans de sansouires aux extrémités OUEST et EST, et le pôle urbain ancien, un gradient de réponses devrait être mis en oeuvre. Outre leur côté agréable, ces différenciations permettraient aussi de répondre de façon ciblée aux usages ainsi qu'aux contraintes de protection et aux sujétions techniques qui ne sont pas de même nature.

Ces principes pourraient être ainsi PROGRESSIVEMENT déclinés selon plusieurs typologies de traitements en fonction des séquences rencontrées:

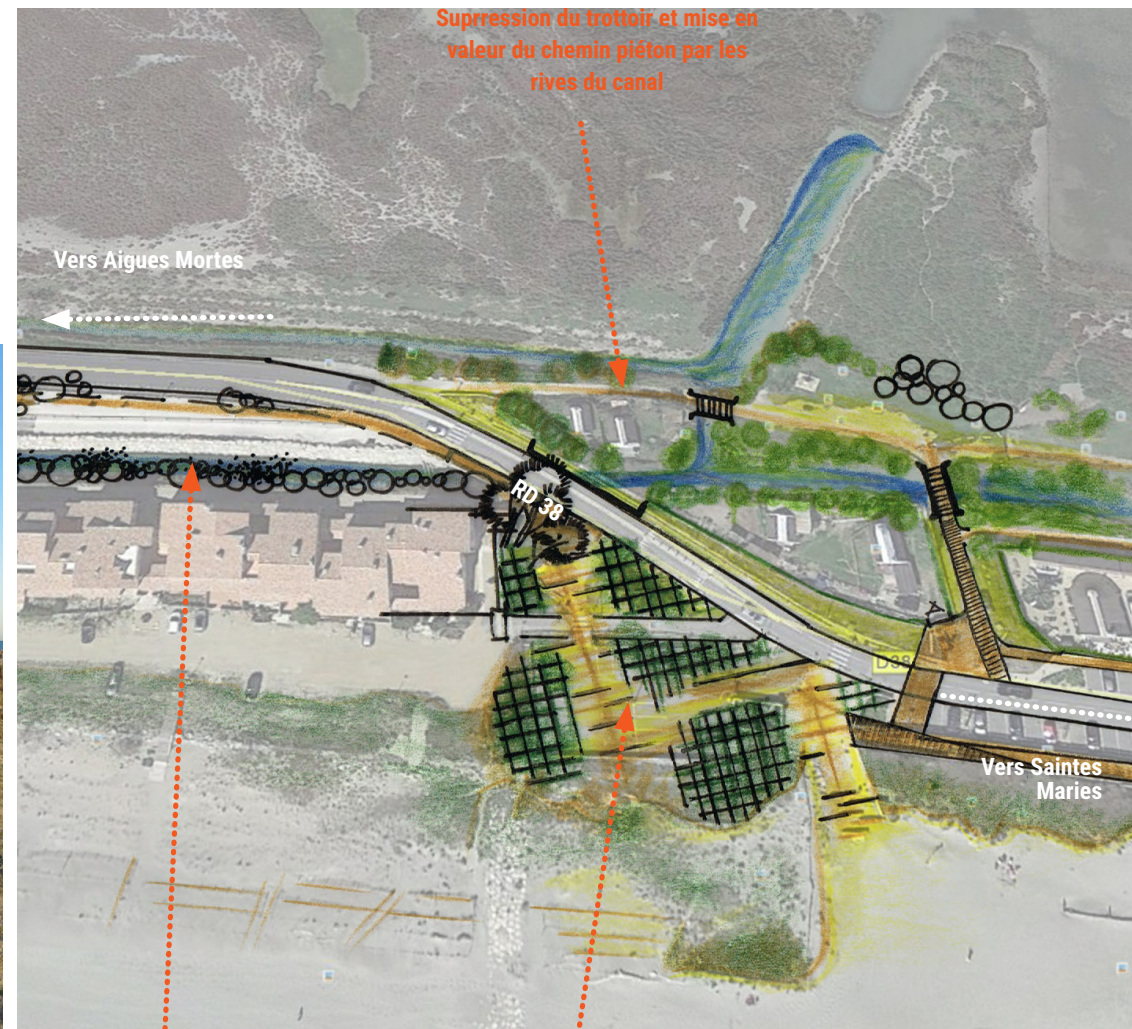
Des ATOUTS

Une emprise totale assez large (par exemple 50 m intégrant le cordon arbustif en limite du camping et l'ancien cordon dunaire entre l'av du Gal de Gaulle et le Pertuis de Fourcade)
 Une belle promesse au bout de la séquence : les paysages ouverts au Pertuis de Fourcade à l'entrée des 40 kms de littoral sauvage
 Des restes de cordon dunaire avec leurs composantes paysagères spécifiques.

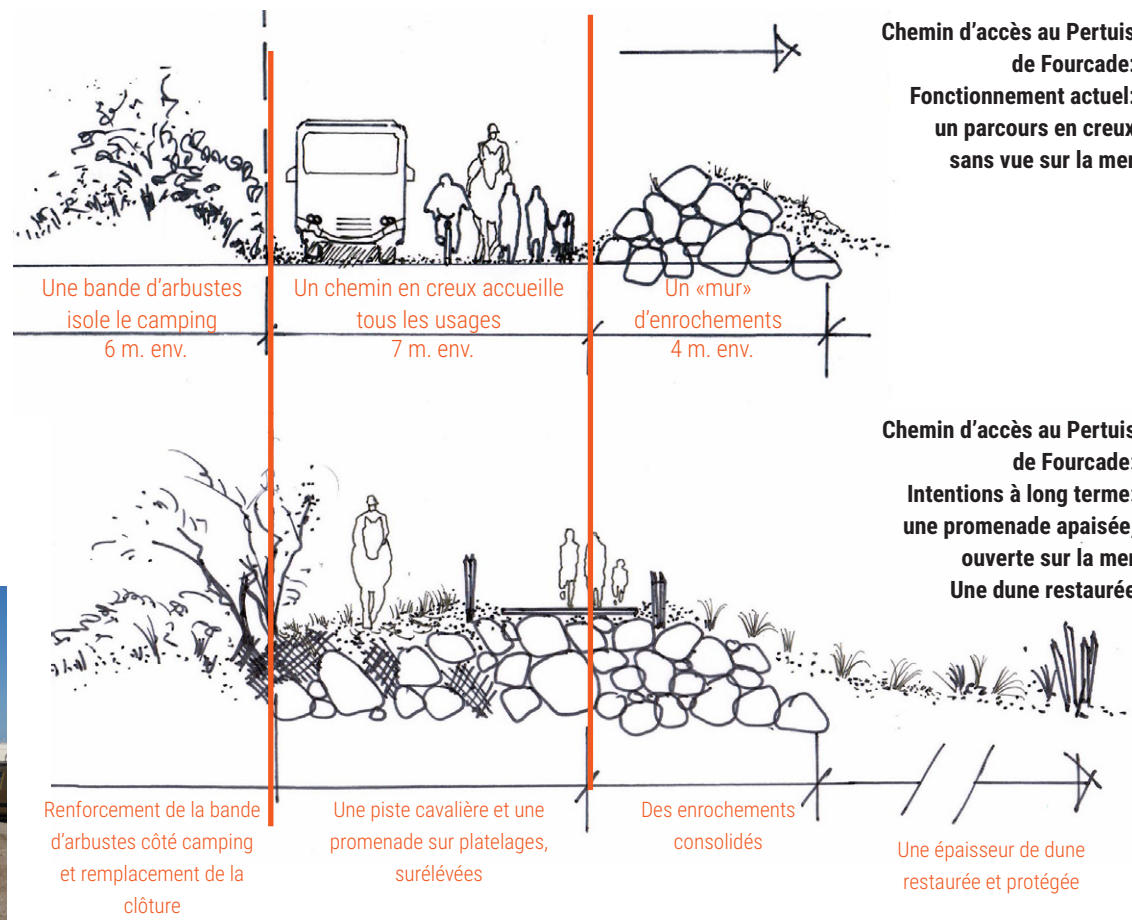


Des FAIBLESSES

Un cordon dunaire aminci
 Une végétation dunaire mal protégée du piétinement alors que la preuve a été faite qu'elle seule pouvait assurer la stabilité du sable
 Des ambiances de sansouires dégradées, notamment aux abords du pertuis de Fourcade
 Un paysage dominé par les ouvrages de protection, et d'une manière général les équipements techniques (hydrauliques, anti-stationnement, ...), qui sont autant de «points noirs paysagers»
 Une mer quasi-invisible le long des parcours
 Des conflits potentiels d'usage (chemin vers le Pertuis très emprunté par les voitures, camping-cars, piétons deux roues, cavaliers)



Restauration de la bande végétale en rive du canal des Launes
 Aménagement d'un accès à la plage par la suppression du parking et la création d'un jardin dunaire



Actions proposées

A l'entrée OUEST, une fois la Laune franchie par la RD 38, une échancrure s'ouvre, laissant voir le trait bleu de la mer.



Il conviendrait de simplifier le paysage dominé par la voiture et les dispositifs de contrôle, et donner une nouvelle ampleur et qualité à cette entrée: le chemin piéton est élargi et réaménagé loin du bord de chaussée dans un carroyage de protections littorales réalisées à partir de matériaux locaux (gabions de galets, tressages de roseaux, ganivelles,...)

La partie EST de la promenade consiste aujourd'hui, pour atteindre le Pertuis de Fourcade, à un couloir étroit entre le grillage du camping et le mur d'enrochements.



L'accès aux véhicules particuliers et aux camping-cars doit-il être maintenu? L'accès technique au Pertuis de Fourcade ne peut-il être privilégié par les rives du canal des Launes? Il conviendrait d'étudier la possibilité de recréer une promenade surélevée, offrant à la fois un belvédère sur la mer pour les promeneurs et, grâce à une bande boisée côté camping, un écran pour ses usagers?



Images de références proposées:

Pornic: aménagement d'un chemin piéton bien canalisé pour protéger la couverture végétale des dunes



La Turballe: pointe de Pen Bron



Sable d'Or Les Pins: aménagement d'une promenade le long de la RD 34 en front de mer



Bayonne: parc écologique IZADIA

Littoral urbain : des séquences à différencier

Aux deux extrémités, OUEST et EST, du littoral urbain, une transition à recomposer avec les paysages de sansouires et de dunes littorales

- Des composantes à protéger: dunes, végétation dunaire, ...
- Des composantes naturelles à restaurer: couvert végétal sur les dunes restantes mais aussi sur toutes les surfaces dégradées par la circulation et le stationnement: l'aire de stationnement du Pertuis de Fourcade pourrait faire l'objet d'une reconquête végétale
- Des vues à mettre en valeur: réhausse du parcours piéton permettant de voir la mer, aménagement de belvédères,...
- Des parcours piétons à embellir et à canaliser avec un «vocabulaire» différencié de celui du centre ville, qui renforce l'évocation des ambiances naturelles: ganivelles, platelages, gabions de galets, ...
- Des points noirs à résorber: poteaux, signalétique surabondante et hétéroclite, blocs de rochers, blocs de béton, barrières,...

Des ATOUTS:

Grâce au port dans la ville, un espace public de promenade au plus près de l'eau et des bateaux

Des espaces de convivialité avec des assises à l'ombre
Les premières terrasses de café



Des FAIBLESSES:

Un parcours confus à hauteur de la capitainerie: entre bordures, marquages au sol, bornes, places de stationnement, accès techniques, panneaux de signalisation, ...le cheminement n'est pas lisible



Tout au long des 260 m. du port, un cheminement piéton qui pourrait être plus confortable: .

Une largeur de quai (3, 50 m.) contrainte par la bande de stationnement qui le jouxte:

. Un quai d'accès difficile pour les poussettes et les PMR:

. Une bande de circulation très étroites (2m) pour les piétons entre commerces et passage des cyclistes et des voitures

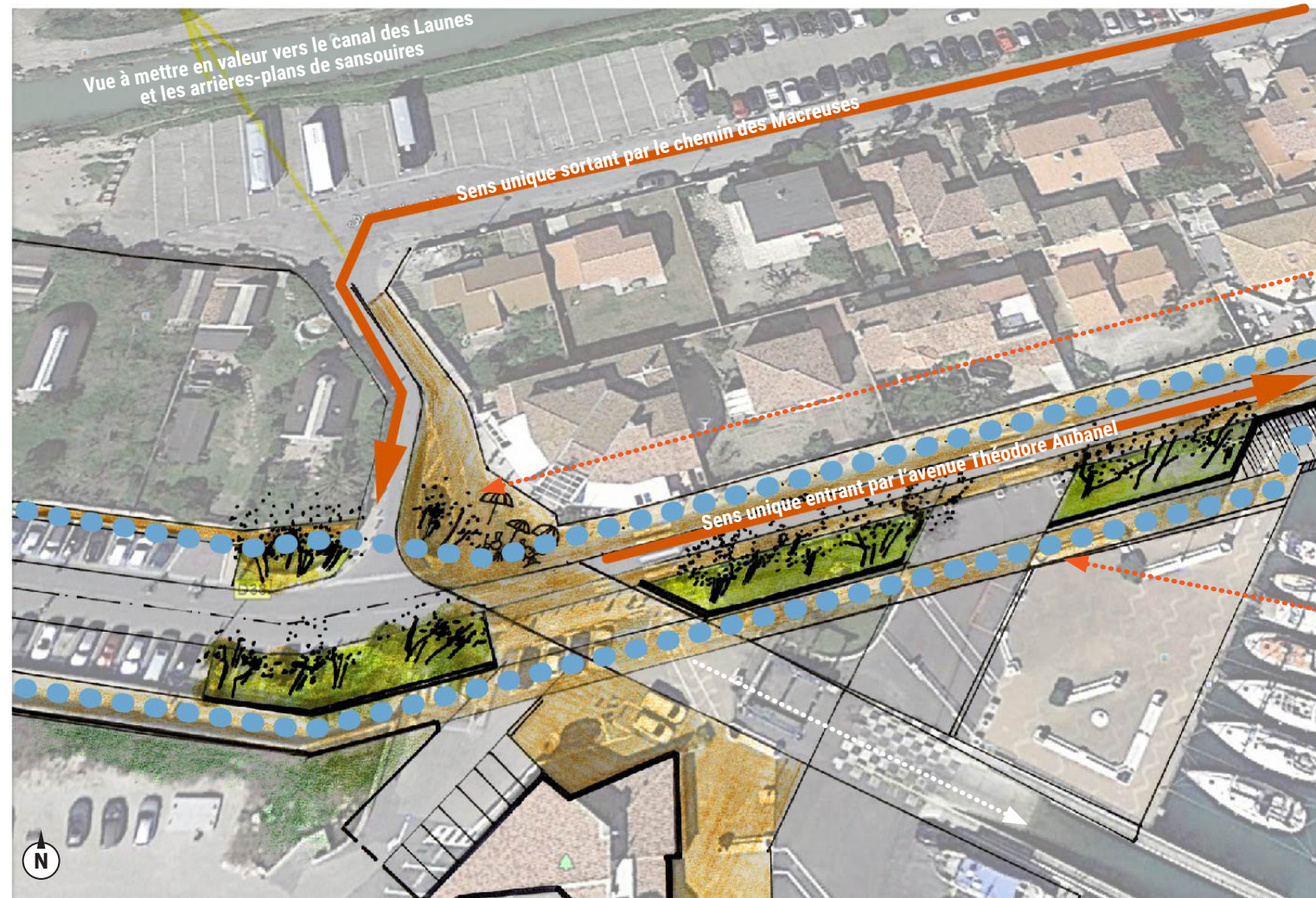
. Des cyclistes qui longent une bande de stationnement ou la bande piétonne

- niveaux différents pour la promenade

- mobilier hétérogène

- trop de minéral

Une vue avec la mer brouillée par de nombreux équipements

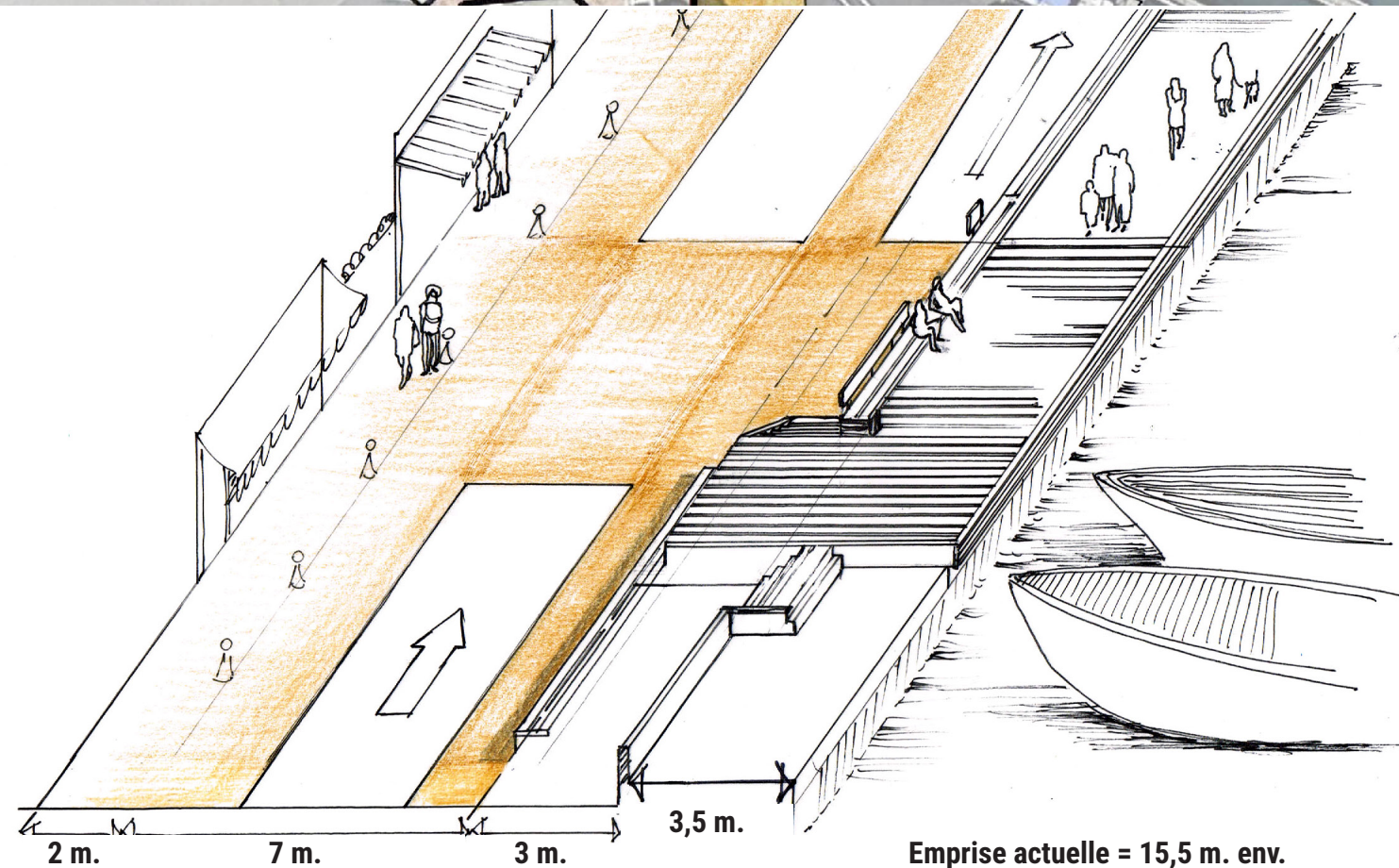


Actions proposées

Côté ville, simplification du carrefour du fait de la mise en sens unique et aménagement d'une terrasse sur le trottoir au pied de l'hôtel restaurant

Simplification du parcours piéton par la réorganisation des accès à la capitainerie - maintien des accès techniques- , report des stationnements, conservation des tamaris existants.

Transformation du profil en travers des quais à la faveur de la mise à sens unique de l'avenue Thodore Aubanel



Bande piétonne sécurisée	Chaussée sens unique	Arret minute	Promenade sur des quais réhaussés
4m	3,5m	2 m	6 m

Emprise actuelle = 15,5 m. env.

Profil identique mais fonctions redistribuées



Images de références proposées:

Le littoral aux Saintes-Maries-de-la-Mer

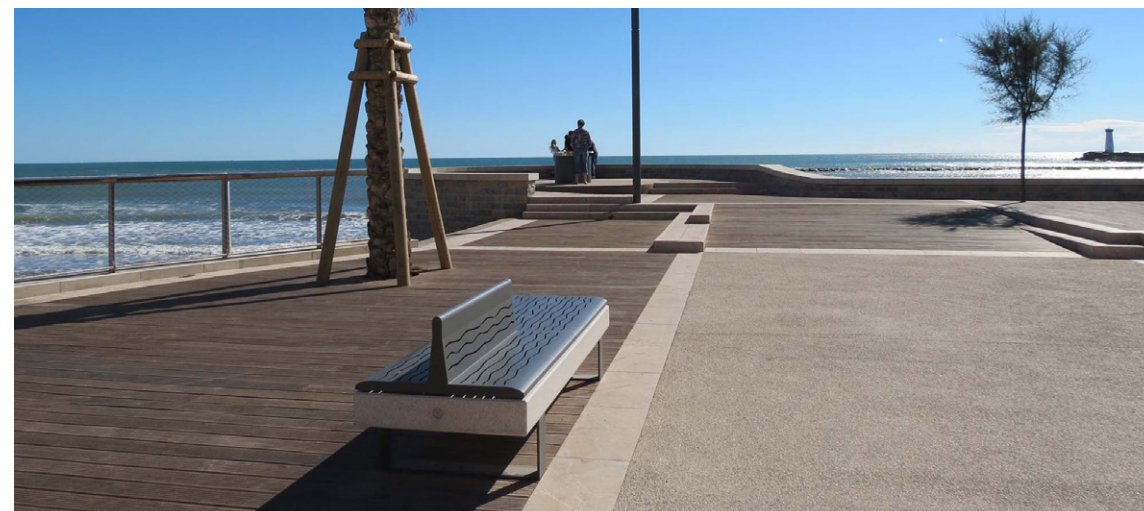
Littoral urbain: des séquences à différencier

Au droit du port, une promenade plus continue et confortable:

A hauteur de la capitainerie: des aménagements à simplifier pour des parcours plus lisibles pour tous les usagers et donc mieux respectés.

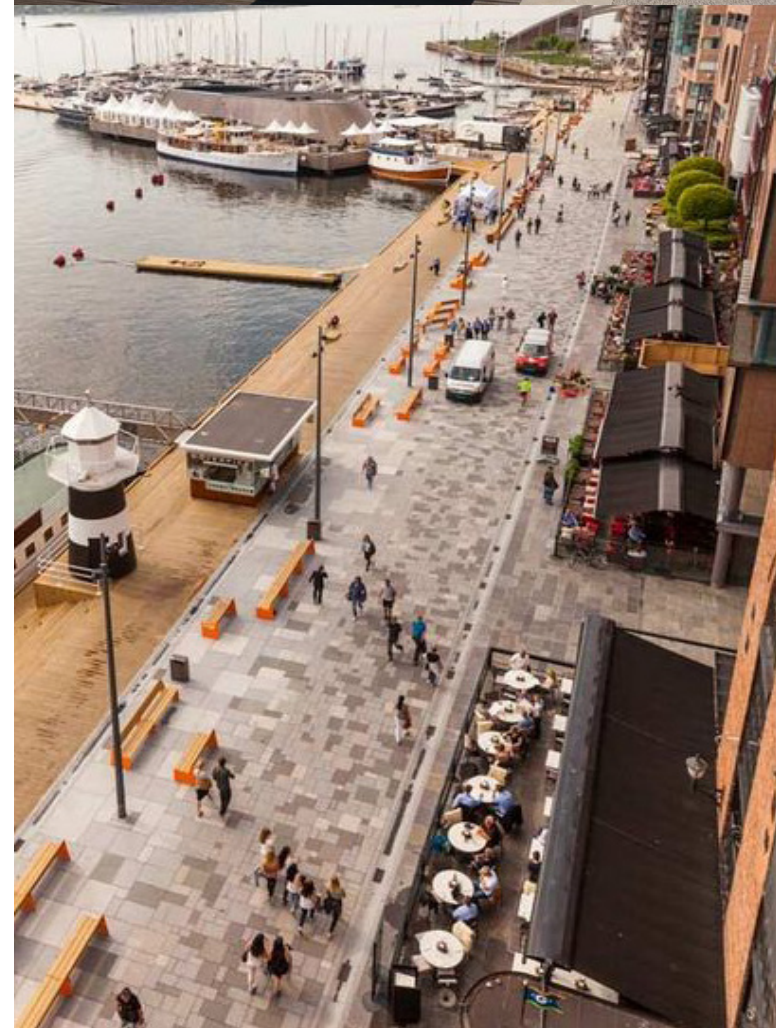
Au droit du port, une emprise publique à redistribuer au profit du piéton et des deux roues: la mise à sens unique de la route départementale à partir de l'avenue Théodore Aubanel, - l'autre sens étant dévié par le chemin des Macreuses - , permet de dégager des largeurs intéressantes pour donner davantage d'ampleur à la promenade:

- Côté ville, la bande d'environ 2m. de largeur, actuellement dévolue aux piétons au pied des cafés et petits commerces, peut être doublée.
- Une voie de circulation de 3,5 m. est conservée, réservée au trafic riverain l'été, et ouvert aux autres usagers le reste de l'année. Un bouclage régulier permet aux riverains de revenir en arrière par le chemin des Macreuses.
- La bande de stationnement est supprimée, mais à la faveur de la réduction de la largeur circulaire. Ponctuellement, des places d'arrêt minute, peuvent être préservées pour les commerçants.
- Les cyclistes peuvent rouler dans le même sens que les voitures, en mixité sur la bande de chaussée.
- Une promenade confortable est aménagée sur la totalité de la largeur libérée par le stationnement, et le quai actuel, au-dessus des murettes actuelles, conservées comme protection contre la montée des eaux.
- Des accès piétons sont aménagés aux débouchés de certaines rues adjacentes, grâce à des rampes.



Le Grau d'Agde: un front de mer reconquis sur les hauteurs de la digue. Des aménagements spécifiques de mise en scène dans la perspective des rues adjacentes.

Une promenade portuaire qui illustre avec beaucoup de similitude le potentiel des emprises au droit du port de Saintes Maries: une bande élargie en pied de ville, une voie circulaire dont le matériau de sol invite les usagers à respecter des vitesses modérées, et un quai promenade.



Des matériaux inspirés du contexte portuaire.

Ici, sur les Quais de Saint-Goustan à Auray, les assises ressemblent à un empilement de madriers en attente de chargement sur un navire...

Des ATOUTS:

Un espace de dimension majeure (jusqu'à 120 m d'épaisseur et plus de 300 m de longueur) stratégiquement situé sur la frange littorale au droit du coeur historique de la petite cité



Un site de fréquentation majeure de la ville, avec un grand nombre de commerces, cafés, équipements (office du tourisme, jardin d'enfants, bâtiment de surveillance, ...), activités de loisirs (manège, mini-golf,...) et les arènes
Une large promenade très fréquentée aménagée sur le sommet de la digue, haut rempart contre les assauts de la mer

Des FAIBLESSES:

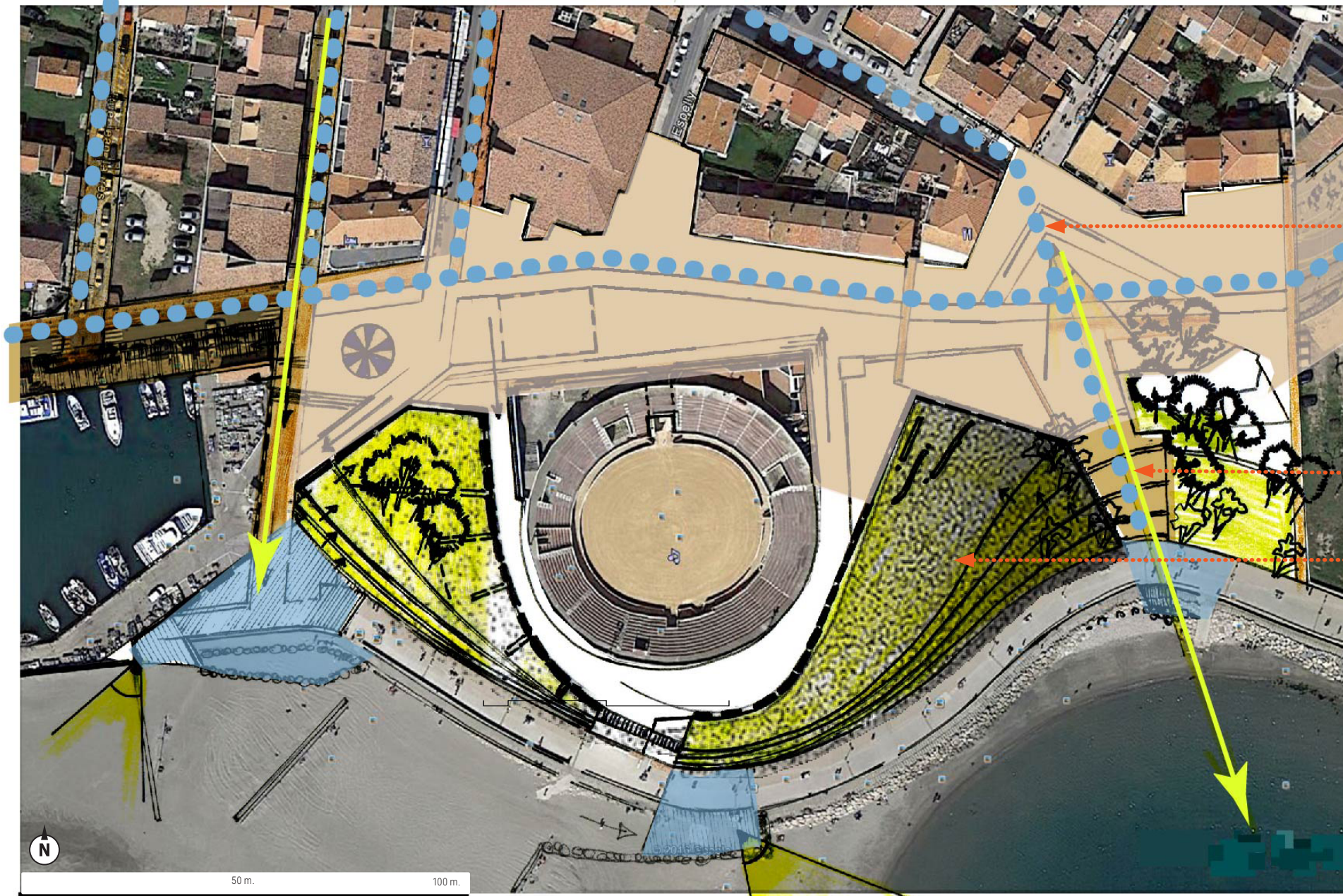
Un cordon dunaire inexistant: enrochements côté mer et mur de soutènement côté ville
Une confusion du paysage urbain où bordures, marquages au sol, bornes, plots, places de stationnement, accès techniques, panneaux de signalisation, ...rendent les cheminements peu lisibles et les accès vers la mer très peu attractifs.
Des accès mal connectés aux parcours du coeur de ville, avec une coupure créée par la route
Un espace séparé de la mer
Un mobilier urbain hétérogène et vieillissant
Une surface minérale et un manque d'espaces ombragés



Un premier plan de la silhouette telle que perçue depuis la mer, qui est sans doute à repenser au regard de la valeur patrimoniale de la silhouette historique



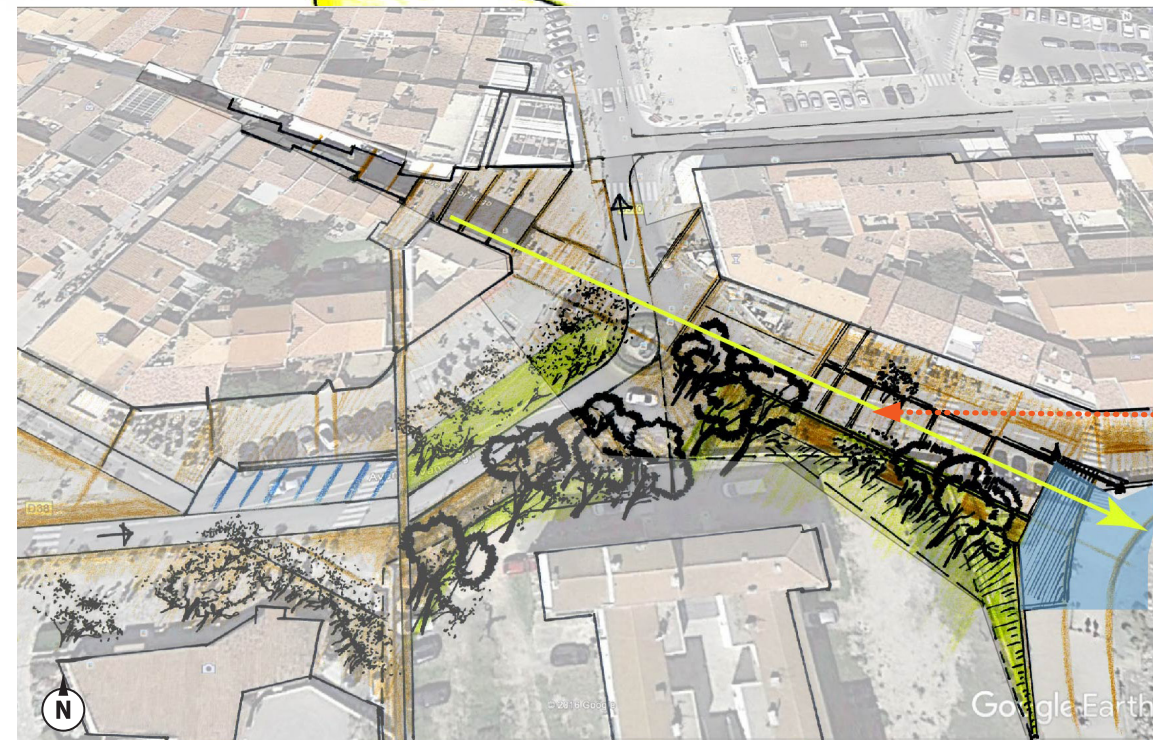
Actions proposées



Des parcours piétons simplifiés, larges et lisibles

Des connections entre ville et digue-promenade plus évidentes, et confortables

La plantation d'un couvert de tamaris sur le stationnement actuel, voire la création d'un ouvrage urbain plus ambitieux pour offrir surfaces techniques et jardins à plus long terme



Dans le prolongement de la trame urbaine de la ville historique, des vues valorisées par ces chemins et par des aménagements qualitatifs en belvédère sur la digue promenade

Images de références proposées:



Anglet:
un nouveau littoral après une démarche de concours



Saint-Nazaire-Pornichet
des belvédères ponctuent une continuité de promenade littorale



Aménagements à l'étranger



Le littoral aux Saintes-Maries-de-la-Mer

Espace littoral des arènes: une nouvelle envergure

Dans un premier temps:

- L'aménagement de connections piétonnes plus amples et en pente douce entre la façade urbaine et la promenade sur digue
- La plantation massive (couvert de Tamaris en arbres) des aires de stationnement
- L'aménagement de points «belvédères» le long de la promenade digue, aux points de débouchés des axes piétons
- La suppression du maximum de petits équipements et clôtures qui brouillent le regard

A moyen terme, à l'issue de la mise en oeuvre d'un plan de circulation plus apaisé:

- Le réaménagement de l'espace urbain en pied de ville, avec simplification des continuités piétonnes mise en valeur des perspectives et façades intéressantes
- Une recomposition des équipements de loisirs en conséquence

A plus long terme, à l'occasion de nouveaux travaux de confortement de la digue par exemple:

- L'aménagement plus qualitatif de la promenade sur digue, avec une inclusion des fonctions techniques de défense et un «vocabulaire véritablement architectural et urbain» (voir photos de références): traitement des sols, inclusion des têtes d'enrochement sous la dalle du parcours piéton réhaussé, ...
- La création d'une structure de défense contre la mer plus ambitieuse, périphérique aux arènes, qui offrirait, en balcon au-dessus de la digue promenade, des espaces de détente privilégiés en hauteur, protégés du mistral et avec vue sur mer, et en partie inférieure, des surfaces techniques (stationnement couvert, stockage pour activités portuaires, entretien, arènes, ...)

A l'entrée Ouest de la ville, et au niveau de l'avenue de la Plage et du parking du Gal de Gaulle, une promenade aménagée en hauteur, contre une dune fragilisée, qui donne accès direct aux plages:

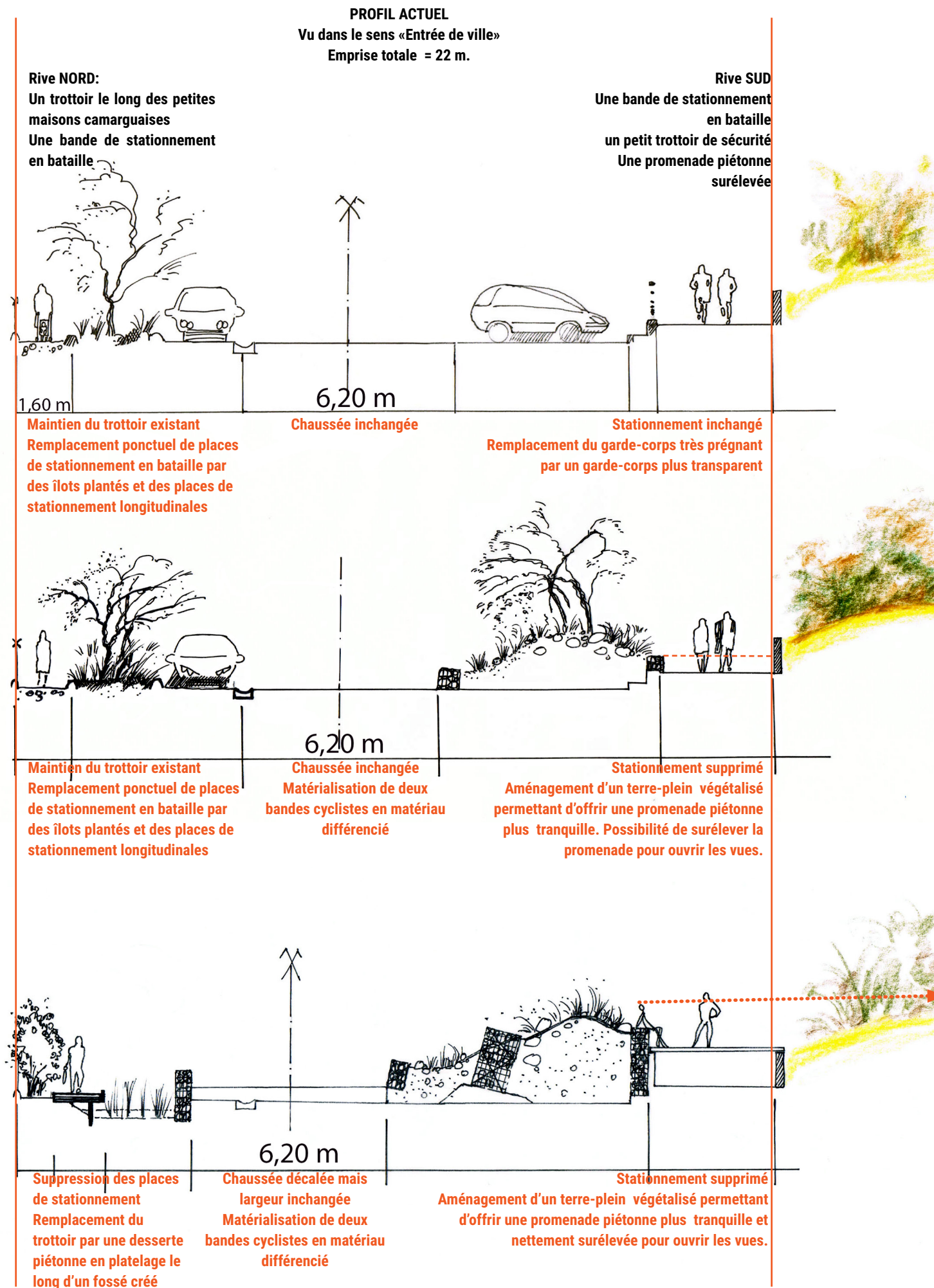
Promenade Ouest (Entrée par la RD 38)

Des ATOUTS:

- Cordon dunaire consolidé par des plantations
- Immédiate proximité avec le littoral et les plages
- Une promenade surélevée, isolée des voitures, confortable, éclairée et assez large
- Un bon état des sols et du mobilier

Des FAIBLESSES:

- Une emprise publique contrainte: 35 m en entrée Ouest avec le cordon dunaire mais seulement 22 m entre chaussée et promenade
- Une promenade surélevée, qui «écrase» le paysage de la rue et ôte toute vue vers la mer; assises qui tournent le dos à la mer
- Un flux très importants de piétons, deux roues et voitures qui doivent se côtoyer
- Une ambiance dominée par la voiture en rupture avec l'image rêvée de la petite cité historique:
- Des composantes de vocabulaire en rupture avec les ambiances de Camargue: clôture en grillage soudé; importance visuelle des bordures, maçonneries, blocs de rocher, barrières signalétique, gardes-corps bleus...
- Un cordon dunaire insuffisamment protégé: absence de ganivelles, cheminements sauvages dans le couvert végétal... Face à l'érosion du trait de côte, quel avenir?
- Reste de paillotes sur la plage et d'autres éléments (pelle mécanique)
- Des accès à la plage
- Absence de vues sur la mer



Actions proposées

Exemple : séquence entrée de ville Ouest



Solution «douce»
Pas de préalables majeurs

Solution plus ambitieuse,
mise en place d'une gestion du stationnement à l'échelle du PNR, afin de reporter du stationnement, en période d'affluence estival, en amont du littoral des Saintes-Maries

Solution à plus long terme
- Mise en place d'une gestion du stationnement à l'échelle du PNR, afin de reporter du stationnement, en période d'affluence estival, en amont du littoral des Saintes-Maries
- Travaux de renforcement de la digue de protection littorale

Images de références proposées:



Saint-Nazaire-Pornichet

Des accès aux plages sont aménagés comme des échancrures dans la digue de protection, prétexte à la création de belvédères de part et d'autre

Vocabulaire d'aménagement:

Entre le béton qui prend un aspect de platelage, les blocs de pierres et galets, qui peuvent venir effleurer les sols ou remplir des murets en gabions, les ganivelles, pour retenir le sable et contenir les promeneurs,... la palette devrait être subtilement choisie en fonction du contexte paysager et urbain.



Le littoral aux Saintes-Maries-de-la-Mer

A l'Ouest et à l'est, une promenade en hauteur très contrainte: tendre à terme vers un nouveau profil ?

Dans un premier temps:

- Les garde-corps sont changés pour donner un aspect plus transparent, et réduire ainsi l'effet de hauteur et de paroi créé par les garde-corps actuels au-dessus des murs de soutènement

A moyen terme, si on mettait en place un plan de circulation plus apaisé :

- La suppression d'une bande de stationnement permet de donner davantage d'espace pour les piétons et les cyclistes: l'avenue de la plage peut être aménagée en petite «cour urbaine», avec maintien d'une emprise carrossable, aménagement de terrasses patio, et gradins contre le mur de la digue....
- Les 400 m de la section de la RD en entrée de ville pourraient faire l'objet d'une refonte du profil en travers, avec plus ou moins de place laissée aux véhicules en stationnement (coupes page n°)

A long terme, si non engageait de nouveaux travaux de confortement des ouvrages de défense contre la mer :

- Le renforcement de la bande de protection côtière
- La réhausse de la promenade piétonne

Estimation sommaire :

Orientations d'aménagement / Planification : non chiffrées

Travaux:

Calendrier et maîtres d'ouvrages pressentis :

- Etat / Région
- Direction des routes du département
- Syndicat des riziculteurs et coopérative agricole
- Propriétaires et exploitants riverains de la RD

Promenade Est (Av. de la Plage et Av Gal De Gaulle)

Des ATOUTS:

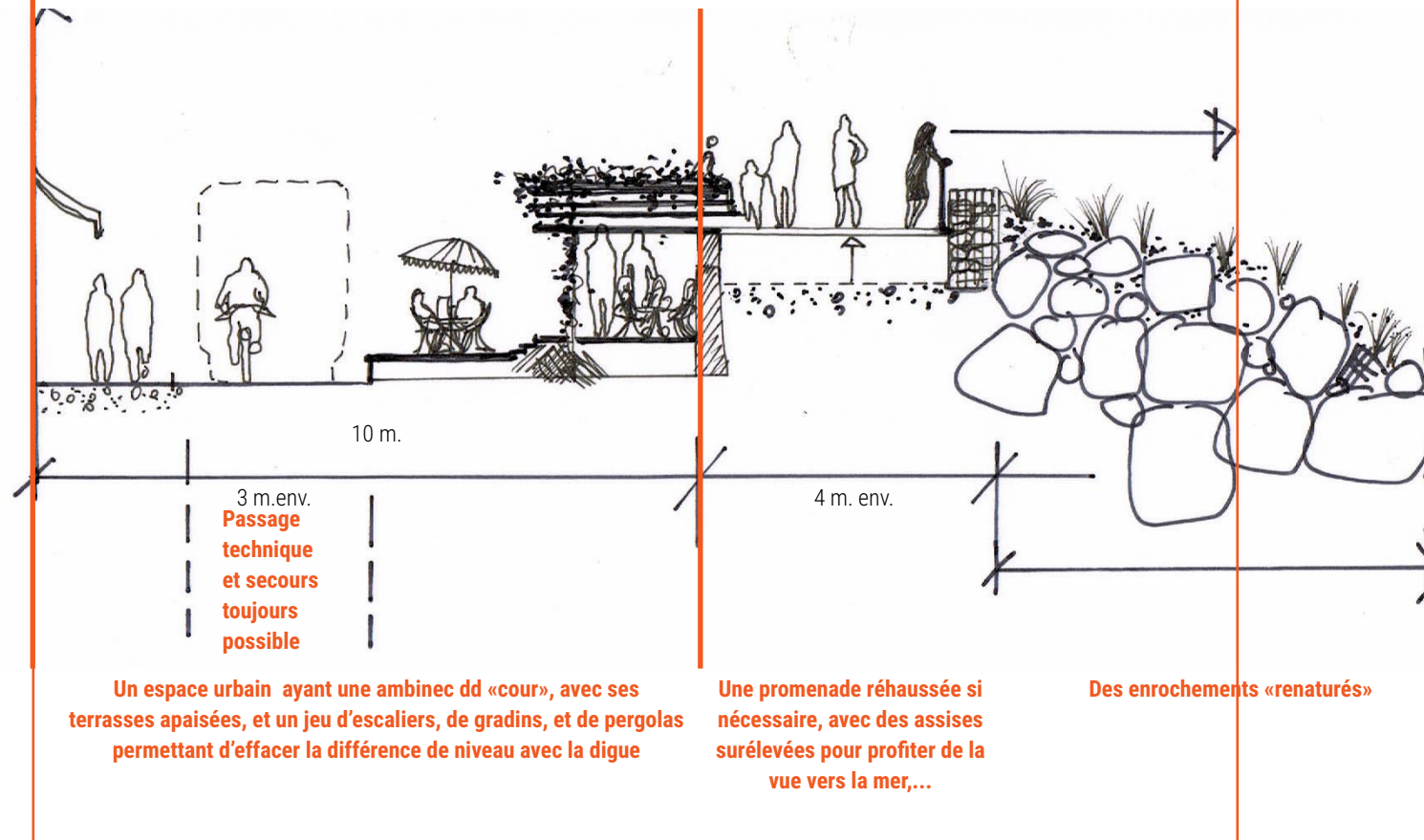
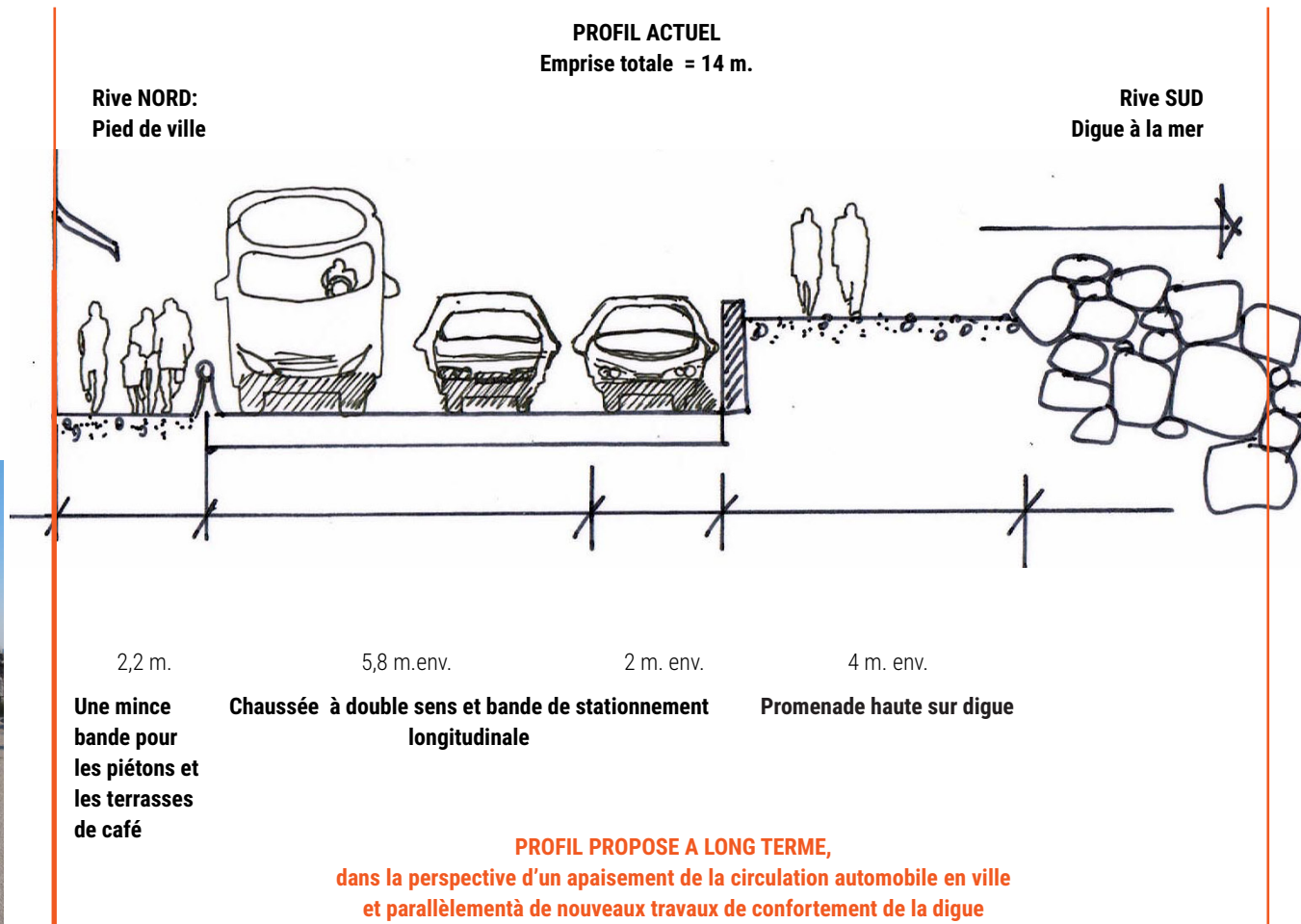
- Espace ouvert, un peu de végétation, et quelques bancs,
- Parkings très proches de la plage, espace piéton délimité, mobilier urbain (poubelles/bancs)
- Une emprise totale assez large (42 m entre les clôtures des maisons et le pied des enrochements de la digue)
- Une capacité de stationnement importante (plus de 220 places)
- Une promenade encore large(4 m) très fréquentée aménagée sur le sommet de la digue, haut rempart contre les assauts de la mer
- Une promenade large et plaisante, espace ouvert, vues



Des FAIBLESSES:

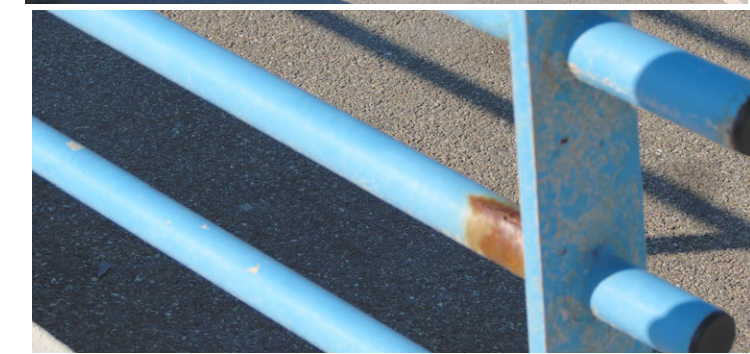
Pour la promenade Est (av. de la Plage et av Gal De Gaulle)

- Cordon dunaire inexistant, enrochements dépourvus de toute végétation, érosion
- Promenade où les vues sont bloquées par la hauteur des enrochements, notamment pour les promeneurs assis sur les bancs. Vue dominante sur le parking. Une mer qui n'est pas visible en contre-bas
- Une ambiance urbaine dominée par les vastes surfaces en enrobé, et les équipements fonctionnels (conteneurs poubelles, barrières, signalétique, poubelles...)
- . pas de végétation, manque d'ombrage
- . coupure par le parking minéral,
- . mur peu esthétique,
- Mobilier en mauvais état (garde-corps rouillés)
- Capacité de stationnement non optimisée
- Accès entre promenade et plages mal connectés aux parcours du coeur de ville.



Actions proposées

Exemple séquence av. de la Plage et parking de l'av. du Gal De Gaulle



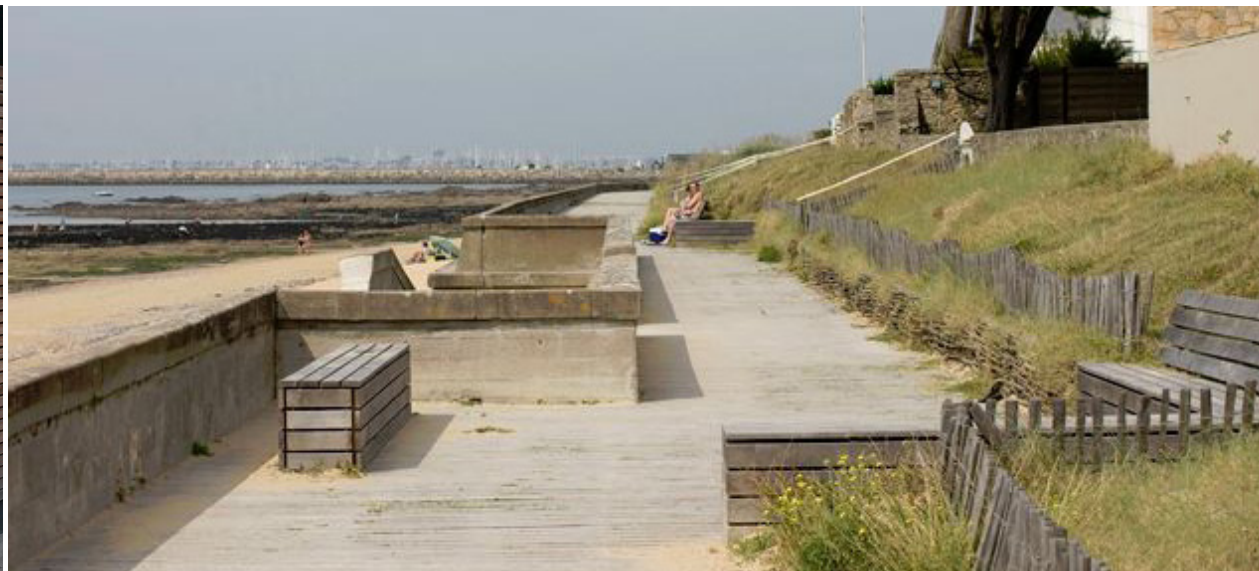
Images de références proposées:



Dans les cas les plus contraints: un aménagement urbain de qualité, mis en oeuvre au-dessus de la digue en enrochements, compose une promenade conviviale - Lieu inconnu

Vocabulaire d'aménagement:

Entre le béton qui prend un aspect de platelage, les blocs de pierres et galets, qui peuvent venir effleurer les sols ou remplir des murets en gabions, les ganivelles, pour retenir le sable et contenir les promeneurs,... la palette devrait être subtilement choisie en fonction du contexte paysager et urbain.



Le littoral aux Saintes-Maries-de-la-Mer

A l'Ouest et à l'est, une promenade en hauteur très contrainte: tendre à terme vers un nouveau profil ?

Dans un premier temps:

- Les garde-corps sont changés pour donner un aspect plus transparent, et réduire ainsi l'effet de hauteur et de paroi créé par les garde-corps actuels au-dessus des murs de soutènement

A moyen terme, à l'issue de la mise en oeuvre d'un plan de circulation plus apaisé:

- La suppression de la bande de stationnement permet de donner davantage d'espace pour les piétons et les cyclistes: l'avenue de la plage peut être aménagée en petite «cour urbaine», avec maintien d'une emprise carrossable, aménagement de terrasses patio, et gradins contre le mur de la digue....

A long terme, à l'issue de nouveaux travaux de confortement des ouvrages de défense contre la mer

- Le renforcement de la bande de protection côtière avec reconstitution d'une «dune» végétalisée
- La réhausse de la promenade piétonne

Estimation sommaire :

Orientations d'aménagement / Planification : non chiffrées

Travaux:

Calendrier et maîtres d'ouvrages pressentis :

- Etat / Région
- Direction des routes du département
- Syndicat des riziculteurs et coopérative agricole
- Propriétaires et exploitants riverains de la RD



Libérée d'une voie par mise à sens unique, une emprise publique très contrainte qui peut reprendre un peu d'air

Libérée de flux de voitures et si possible d'une partie du stationnement, une bande littorale plus apaisée, où le piéton et le cycliste peuvent s'émanciper dans des paysages reconquis

Un scénario d'apaisement avec le report de stationnement en amont et un schéma de circulation modifié en préalable

Une hypothèse de travail à envisager à long terme ?

PRINCIPE 1:

Affirmer le canal des Launes en frange de la ville comme une «frontière» à partir de laquelle une hiérarchie des flux de trafic devrait être mise en oeuvre. Traiter les points de franchissement du canal par les RD comme des points d'entrées «signal», singuliers et qualitatifs.

PRINCIPE 2:

En amont du canal, le long des parcours des 3 routes départementales qui irriguent la petite cité, développer, comme en entrée Ouest, le principe d'aires de «stationnement relais», pour capter les véhicules des visiteurs. Situées à une distance entre 200 et 800 m du littoral, possiblement raccordées par des cheminements piétons longeant le canal, ou d'autres continuités douces, ces aires de stationnement restent facilement accessibles.

En aval, décourager les flux en transit.

PRINCIPE 3:

A partir de ces «portes d'entrée», étudier des flux de traversée simplifiés et lisibles, privilégiant les sens uniques qui permettent de libérer des emprises.

Sur la bande littorale, chercher par exemple à réduire le flux dans le sens entrant sur l'avenue Théodore Aubanel. Il conviendrait également d'étudier l'abandon progressif de toute circulation de véhicules non riverains entre l'avenue de la Plage et l'avenue Gilbert Leroy.





La plage de Piémanson

Cette charte été réalisée par le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement des Bouches-du-Rhône à la demande du Parc Naturel Régional de Camargue
Experts CAUE13 chargés de l'étude Fanny Brouillet ingénieur paysagiste
Tous droits de reproduction réservés

Etat existant - situation et contexte
Localisation du site

Le territoire d'étude au sein du Parc Naturel Régional de Camargue
La plage de Piémanson

