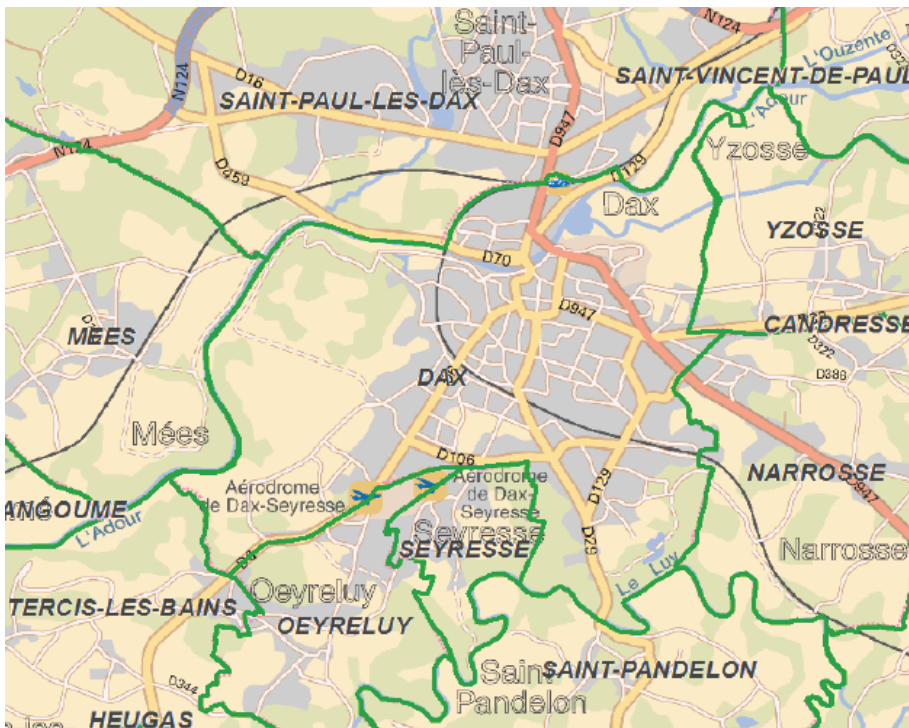


Aménagement de l'Avenue Saint Vincent de Paul DAX

Les limites administratives et régime fiscal de la commune de Dax :



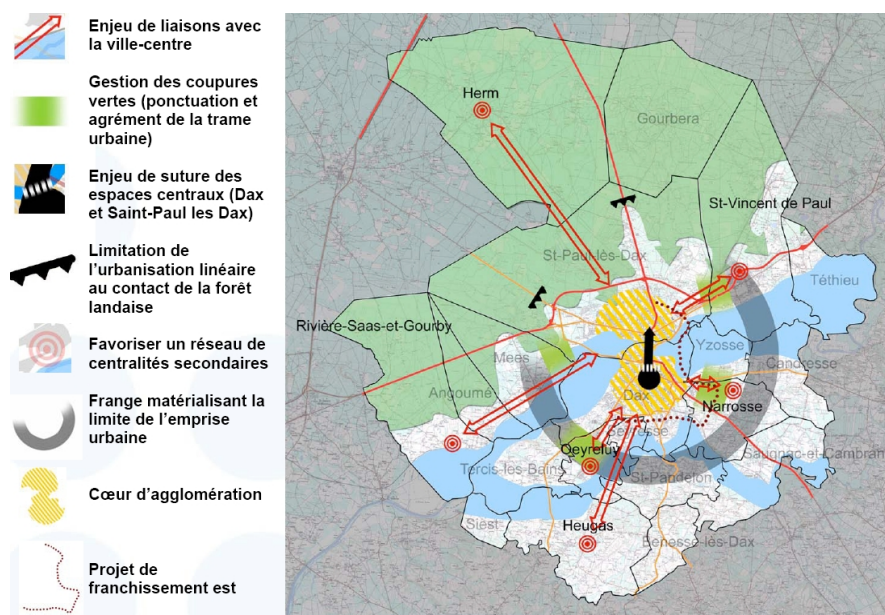
La Ville de Dax est une collectivité territoriale de **21491 habitants**.

La Ville de DAX est commune centre de la dynamique agglomération du Grand DAX. Première station thermale de France , elle accueille chaque année plus de 57000 curistes. La proximité de la façade atlantique de l'Aquitaine et des territoires de la Chalosse concourent à l'attractivité touristique de DAX. Dans les prochaines années, le grand Sud-Ouest va se doter de grandes infrastructures ferroviaires s'inscrivant dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud - Europe Atlantique. La ville de DAX bénéficiera des nouvelles dynamiques économiques et touristiques sur son territoire.

L'Avenue Saint Vincent de Paul : une artère symbolique de Dax, au cœur des enjeux urbains

L'avenue Saint Vincent de Paul est l'entrée historique de Dax par le Nord. Elle aboutit par le vieux pont sur la ceinture des cours et l'hyper centre de Dax.

Au début du siècle dernier, l'implantation de la gare a entraîné une dynamique économique et commerciale de l'avenue. Cela a conduit progressivement à la conquête des terrains inondables voisins et à l'urbanisation de ce site. Avant le démarrage des travaux d'aménagement, l'avenue était saturée de trafic et constituait un réel handicap dans le fonctionnement de l'agglomération. Au fil du temps, le bâti et le commerce se sont progressivement banalisés. En s'assimilant à l'entrée d'un faubourg ordinaire, l'espace a perdu de son identité. Pourtant, l'avenue joue un rôle d'axe vital pour l'agglomération et notamment dans le lien entre les deux villes - centre, Dax et Saint Paul-Les-Dax.



Extrait du diagnostic du SCOT de l'agglomération du Grand Dax, illustrant la position centrale de l'avenue Saint Vincent de Paul comme principal axe Nord-Sud du cœur de la cité.

Depuis 31 ans, l'avenue Saint Vincent de Paul, qui est l'une des voies les plus empruntées du département, n'a pas fait l'objet d'un traitement global de fond. L'état de la chaussée s'est considérablement dégradé, les abords étaient devenus inesthétiques et la vétusté des immeubles est évidente. Le quartier de la gare souffrait d'une image de délaissement, d'une paupérisation et d'une dégradation de son habitat, d'un déclin du commerce et de l'activité, dûs en partie à l'engorgement, aux conflits de circulation et au stationnement difficile.

Au cœur du plus grand projet d'aménagement urbain

L'évolution récente des réflexions à l'échelle de l'agglomération a placé ce quartier, et l'avenue Saint Vincent de Paul en particulier, au cœur des enjeux urbains.

L'étude en cours du Plan de Déplacements Urbains (PDU) confirme, par le diagnostic et les scénarii, l'importance de cette voie structurante dans les échanges urbains Nord-Sud.

Le triangle compris entre la gare SNCF, l'avenue Georges Chauvet qui longe l'Adour et l'avenue Saint Vincent de Paul, fait l'objet d'étude d'un projet ambitieux de renouvellement urbain, en vue de créer un pôle tertiaire au cœur de l'agglomération tout en respectant une démarche environnementale. Dans cette zone et à proximité de la gare se situera le **futur Pôle d'Échanges Modaux de l'agglomération (P.E.M.)**, qui doit faciliter les échanges entre les différents modes de déplacement.

La réhabilitation de l'avenue Saint Vincent de Paul est aussi une première étape à la réflexion que mène également la municipalité sur le **cœur de ville**, sa revalorisation, sa revitalisation et les futurs aménagements qui devraient progressivement voir le jour dans le cadre d'un plan de cohérence urbaine.

LE PROJET D'AMENAGEMENT de l'Avenue Saint Vincent de Paul

I - Objectifs au démarrage du projet

L'aménagement de l'avenue Saint-Vincent de Paul marquera un premier pas vers un changement d'image pour la ville. Les objectifs listés ci-dessous ont guidé les élus dans la phase de lancement du projet:

- Valoriser l'entrée de ville depuis la gare SNCF,
- Rechercher une nouvelle qualité urbaine par un meilleur partage de l'espace public entre les différentes fonctions urbaines : habitat, commerces, activités, déplacements, stationnement...,
- Favoriser l'utilisation des modes de transports alternatifs,
- Améliorer le paysage urbain en redonnant une place au végétal,
- Donner une qualité de l'espace public par les matériaux, le mobilier, l'éclairage et la signalétique,
- Diminuer la pollution visuelle causée par la multiplication des enseignes et les traversées des réseaux aériens,
- Conserver une certaine fluidité du trafic.

II – Méthodologie de projet, Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

L'avenue saint Vincent de Paul est une voie départementale (D947). Afin de conduire le projet dans le cadre d'une démarche de cohérence urbaine et pour assurer les meilleurs conditions de concertation avec les riverains et les commerçants, **le Conseil Général des Landes a délégué la Maîtrise d'ouvrage à la Ville de DAX.**

Pour la mission de **maîtrise d'œuvre**, la Ville de DAX s'est associée au groupement d'études **Atelier Cité Architecture, SOGREA, Vélo-plan** pour les études préalables et jusqu'à la fin de la phase AVP.

Ensuite, à partir de la phase PRO, la maîtrise d'œuvre VRD a été assurée par les services techniques du Conseil Général des Landes.

Une mission de conseil a été confiée à l'Atelier Cité Architecture pour les choix de matériaux et de mobilier par la Ville de DAX.

Parallèlement la Régie Municipale des Eaux et de l'Assainissement a pris en charge, en régie directe, la Maîtrise d'œuvre sur les réseaux humides qui ont été totalement rénovés:

- Création de réseau séparatif d'assainissement EU/EP,
- Dévoiement d'une des deux conduites d'eau potable, reprise et rénovation des branchements

Le Syndicat Départemental d'électrification des Landes (SYDEC) a assuré la maîtrise d'ouvrage déléguée et la Maîtrise d'œuvre sur les réseaux secs:

- Enfouissement des réseaux aériens électriques et téléphoniques
- Nouveau réseau d'éclairage public et installation de nouveaux mats
- Installation d'un réseau de **Fibre Optique Haut Débit** pour le compte de la Communauté d'Agglomération du Grand DAX
- Installation d'un nouveau réseau de gestion des feux tricolores par système GERTRUDE

Maîtrise d'ouvrage (déléguée) :

Ville de Dax
BP 50344
40107 DAX CEDEX
05 58 56 80 00

Maîtrise d'œuvre :

Groupement d'études Maîtrise d'œuvre

Atelier Cité Architecture

66 Rue René Boulanger
75010 PARIS
01 42 03 30 04

VELOPLAN

11 rue Saint Luc
75018 PARIS
09 70 40 34 10

SOGREAH

2 avenue Pierre Angot
64053 PAU CEDEX 9
05 59 31 41 56

Les services techniques du Conseil Général des Landes

UTD – 505 Rue CHANZY
40400 TARTAS
05 58 73 40 70

III – Présentation du projet d'aménagement

Pacifier l'avenue en repensant l'organisation des déplacements

Voie historique, l'avenue Saint Vincent de Paul (Départementale D947) supportait un fort trafic de transit , près de 20 000 véhicules/jour, représentant le trafic pendulaire entre le centre ville et le reste de l'agglomération. De fait, l'aménagement existant de l'avenue adoptait **un profil très routier ne laissant que peu de place aux autres modes de déplacement.**

Dans le projet, la transformation du paysage de l'avenue ne pouvait se faire qu'en privilégiant des modes de déplacements apaisés en redistribuant l'espace de la voie au profit des cycles et des piétons.

Supprimer les tourne-à-gauche pour laisser place aux modes doux

La mise en place d'un plan de déplacement pensé à l'échelle du quartier a proposé de redistribuer ce trafic en tirant parti du parallèle qu'offre l'avenue Georges Chaulet dont le profil et le trafic permettait d'absorber une charge de trafic supplémentaire.

La suppression des tourne à gauche a rendu possible par la mise en place d'un nouveau schéma de circulation. De fait, l'espace de la voie publique est réorganisé au profit des modes doux. Ainsi **une piste cyclable en site propre** est proposée dans les 2 sens et l'emprise dédiée aux piétons est maintenue dans la partie étroite de l'avenue et élargie lorsque l'emprise au Nord le permet.

S'inscrire dans les usages actuels

Afin de conserver dans un premier temps ,les usages actuels , en particulier les linéaires commerciaux, l'aménagement conserve une chaussée qui maintient **le double sens.**

L'aménagement proposé offre une centaine de places de stationnement, réparties principalement côté Ouest, et pour répondre aux besoins actuels observés ponctuellement côté Est, à proximité de certains commerces. La concertation avec les commerçants a conduit à la mise en place d'une **Zone de stationnement gratuite, règlementée par disque bleu européen.** La durée de 30min a été définie en étroite concertation avec les commerçants.

Planter pour transformer le paysage de l'avenue.

Planter l'avenue est l'un des principaux vecteurs de changement qualitatif, d'un paysage qui pâtit aujourd'hui d'un front bâti très hétérogène et de qualité variable.

Un alignement d'Ormes (*Ulmus resista*) sera planté côté Ouest de l'avenue tout en tenant compte de la position des réseaux. Les entourages sont réalisés avec des couvre-sols (lieries) pour donner une plus grande place au végétal.

Dans la séquence large de l'avenue, sur le côté Est, le trottoir et la piste cyclable sont séparés de la voie par une bande arbustive composée de **germandrées *Teucrium creticum*** , de **rosiers « Douceur Normande »** et de **chèvrefeuille arbustif**, taillés de manière ondulée.

Lorsque la largeur est suffisante, l'avenue se ponctue en rive gauche de salons extérieurs composés de bancs, ou des fauteuils urbains, en vis à vis et de massifs de plantations basses, propices à de nouveaux usages de l'espace public.

Le choix des essences répond aux caractéristiques climatiques de la commune et s'inscrit en cohérence avec les essences locales courantes.

Proposer un aménagement pérenne

Les revêtements des sols sont choisis pour répondre à un aménagement durable. Le choix **d'une pierre dure et claire, locale qui est le Granit du Tarn** s'inscrit dans cette démarche. C'est une pierre résistante dont on pourra garantir l'approvisionnement future en cas de remplacement et d'entretien des trottoirs et dont le calepinage en **opus romain** de grands modules devra faciliter les éventuelles interventions sur la voirie.

Ce revêtement participe à la valorisation de l'avenue et conforte l'axe commerçant et apporte davantage d'urbanité à une avenue d'entrée de ville.

L'éclairage public est organisé sur **un principe asymétrique**, avec du mobilier de la ligne MIKADO (TECHNILUM), rappelant la proximité de la Gare TGV:

- mats à double console côté Est (retour abaissé pour les cyclistes et piétons)
- consoles murales côté Ouest

Les consoles sont équipées d'un dispositif de réduction de la puissance pendant la nuit. Dans la séquence étroite, le mobilier d'éclairage s'intègre uniquement en façade, libérant ainsi de l'espace au sol.

IV – Processus de concertation

Avec les riverains et les commerçants

Pour l'aménagement de l'avenue Saint Vincent de Paul, la municipalité de Dax a souhaité mettre en place une vraie démarche de concertation et de partenariat, associer et entendre les riverains, commerçants et usagers tout au long de l'avancée du projet et du chantier. Plusieurs réunions publiques ont eu lieu, à la phase de conception, ainsi qu'au démarrage de la phase de travaux.

De plus, une communication régulière auprès de la population est faite grâce au magazine d'information de la Ville, aux journaux, aux radios locales, ainsi qu'aux lettres d'information adressées à chaque riverain de l'avenue à chaque étape de changement de la configuration des travaux et de la circulation. Un publireportage a été régulièrement inséré dans le journal local pour attirer l'attention sur le commerce de l'avenue.

Des bannières d'information aériennes, « L'avenue se transforme, vos commerces restent ouverts », ont été installées afin de maintenir l'activité commerciale de l'avenue, notamment dans les tronçons temporairement fermés. Des « stickers » de grand format ont été remis aux commerçants « OUVERT, pendant les travaux », afin d'éviter la multiplication de panneaux improvisés.

Avec les partenaires institutionnels de l'opération

Un comité de pilotage technique, composé des partenaires (Conseil Général des Landes, la Communauté d'Agglomération du Grand Dax et la ville voisine de Saint Paul Lès Dax) a été mis en place par la Ville de Dax pour suivre l'ensemble du dossier d'aménagement depuis la phase de programmation jusqu'à la phase actuelle des travaux.

LA REALISATION

I – Calendrier de l'opération

- Phase de concertation
Depuis décembre 2008 et tout au long de l'avancement du dossier
- Phase d'étude de programmation (janvier à juin 2009)
Une étude de programmation a été lancée par la Ville de Dax
 - 1) Réalisation d'un diagnostic
 - 2) Approfondissement du scénario choisi et conception de l'AVP
- Phase d'étude de conception technique (juin 2009 à septembre 2009)
 - 1) Études de conception technique
 - 2) Lancement des marchés de travaux
- Phase des travaux
Démarrage des travaux depuis le 9 novembre 2009, avec une fin prévue le 4 août 2011.

II – Montage financier

Les sources de financement :

- Ville de Dax
- Conseil Général des Landes
- Communauté d'agglomération du Grand Dax
- SYDEC

Le Budget total prévisionnel est de **3 348 800€**.

III – Perspectives à terme

La municipalité souhaite poursuivre ses objectifs initiaux :

- donner une qualité esthétique et fonctionnelle de l'espace public
- concilier le flux de la circulation et l'activité commerciale
- favoriser les modes de déplacements alternatifs

Le carrefour final au Nord, avec l'avenue de la Gare sera retraité, en concertation avec la ville voisine et la Communauté du Grand DAX pour permettre le passage du Transport en commun en site propre (TCSP) et ainsi relier le Pôle d'Échanges Modales aux deux villes urbaines.

Des **espaces de stationnement supplémentaires en « poches »** seront prévus en attendant la réalisation du quartier de la Gare par l'Agglomération. Ces espaces sont des réserves foncières qui seront réutilisées pour construire, une fois le fonctionnement du transport en haute fréquence bien installé.

IV – État d'avancement du projet

Le chantier est rentré dans sa phase finale avec la réalisation du dernier tronçon Nord. Les revêtements de voirie sont en cours de finalisation. Reste l'installation du mobilier urbain (bancs, fauteuils, corbeilles, parcs à vélos).

La livraison est prévue le 4 août 2011.

V – Difficultés rencontrées

Permettre l'accès aux commerces pendant toute la durée des travaux

L'avenue Saint Vincent de Paul est l'une des voies départementales les plus empruntées du département, ce qui a rendu **difficile sa fermeture même partielle**. La circulation, au moins en sens unique a été maintenue dans la mesure du possible et dans le respect des conditions de sécurité des entreprises, tout au long du chantier.

Pour préserver l'activité commerciale et gêner les riverains, le moins possible, les travaux ont évolué par portion, entre deux carrefours et par demi-voie.

Les commerçants ont pu également poursuivre l'activité malgré les travaux, mais cela a entraîné une baisse de fréquentation. La municipalité a mis en place un accompagnement pour les commerçants rencontrant des difficultés avec différents partenaires: URSSAF, CAGD, Chambre du Commerce et de l'industrie, Centre des finances publics.

Ajuster l'aménagement aux usages sans perdre l'esprit du projet

Dans le cadre de la concertation, les riverains ont fait part de leur souhait en matière de **stationnement de proximité des commerces ou des immeubles**.

Les demandes ont été examinées au cas par cas, par le comité de pilotage technique, dans le respect de la cohérence du projet.

Malheureusement, toutes les demandes n'ont pas pu être satisfaites, notamment celles demandant de supprimer un arbre de l'alignement prévu, par peur de ne pas voir les enseignes commerciales.

Une répartition **des aires de livraison**, plus équitable et plus homogène, a été trouvée grâce à la concertation avec l'association des commerçants de l'avenue. Elle répond aujourd'hui mieux aux besoins des commerces qui nécessitent des livraisons sans interruption de la chaîne du froid ou de marchandises lourdes.

VI- Stratégie de suivi et de long terme

Passer de l'image d'une avenue de transit à l'image de l'avenue principale de cœur de ville.

Le défi de cet aménagement est de « rapprocher » le centre Ville de la Gare TGV et ainsi permettre à cet axe historique un peu délaissé ces dernières décennies de retrouver une image plus valorisante. C'est aussi le défi de réussir le prolongement de « la porte d'entrée » depuis la gare TGV vers la première station thermale de France.

Dans le cas du projet de l'avenue Saint Vincent de Paul, l'aménagement de l'espace public est un véritable vecteur de dynamique urbaine. Nombreux commerces existants ont profité de l'opportunité et se sont repositionnés sur l'avenue, dans des locaux plus grands, ou plus visibles. De nouveaux commerces ont fait leur apparition en complétant un linéaire discontinu, mais avec quelques dents creuses.

Une mutation importante est observée ces derniers mois dans le tissu bâti. Nombreuses opérations de rénovation d'immeubles ont démarré dans un contexte plutôt difficile.

Accompagner le commerce par une Opération Urbaine Collective

Afin d'aider le commerce de proximité, la Ville de Dax vient de lancer **l'Opération Urbaine Collective (OUC)** dont le périmètre comprend le centre historique, la place Joffre et l'avenue Saint Vincent de Paul. Cette opération s'appuie notamment sur le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (**FISAC**). L'aide financière favorisera des travaux de rénovation de vitrines, des équipements destinés à assurer la sécurité, à faciliter l'accès des locaux aux personnes handicapées et des investissements relatifs à la modernisation des locaux.

Une **charte des devantures et des enseignes commerciales**, basée sur le règlement communal a été signée avec les associations des commerçants. C'est un document pédagogique qui valorise les bons exemples locaux et sert pour lutter contre la pollution visuelle, très présente dans l'avenue. (document en annexe)

Aider à la rénovation des logements

Une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain (**OPAH – RU**) est lancée depuis fin 2008, par la Communauté du grand DAX en partenariat avec l'ANAH, la région Aquitaine et la Ville de DAX. Le tissu sur les abords de l'avenue Saint-Vincent de Paul est le secteur urbain qui profite le plus de cette opération incitative. Les aides peuvent aller jusqu'à 70% du montant des travaux, sous condition de proposer des loyers conventionnés.

Des îlots sur les abords de l'avenue, présentant des problèmes d'abandon ou d'insalubrité ont fait l'objet d'une étude pré-opérationnelle dans le cadre de **Résorption de Habitat Insalubre**. Une **subvention de 745 400€** est octroyée à la Ville par l'ANAH (Commission Nationale de Lutte contre l'Habitat Indigne) pour l'acquisition des bâtiments, les études, la démolition, l'aménagement des espaces publics et la construction de logements sociaux sur 2 des trois îlots étudiés.

Une Opération façades ciblée sur l'avenue Saint-Vincent-de-Paul

La Ville de DAX a conduit une Opération de ravalement de façades visant à aider les propriétaires du Centre Ville dans une rénovation qualitative du patrimoine urbain. **98 façades** sont ainsi ravalées depuis 10 ans, dans le respect de l'architecture des immeubles et des techniques traditionnelles, notamment par des enduits à la chaux. Une nouvelle tranche spécifique à l'avenue Saint-Vincent de Paul est en cours de lancement pour inciter les propriétaires à rénover leur patrimoine et ainsi compléter l'effort de la collectivité sur l'espace public.