

GIP LITTORAL 2030.

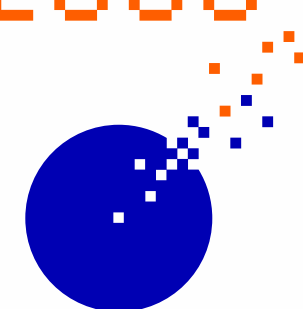


RÉUSSIR LA TRANSITION
DU LITTORAL DE NOUVELLE-AQUITAINE



GIP LITTORAL

2030



RÉUSSIR LA TRANSITION
DU LITTORAL DE NOUVELLE-AQUITAINE



TABLE DES MATIÈRES

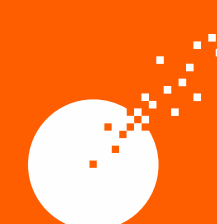
| | |
|--|-----------|
| 1 } INTRODUCTION | 3 |
| Le GIP Littoral | 5 |
| Réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine | 6 |
| Boîte à outils | 8 |
| Feuille de route | 9 |
| Sommaire des illustrations | 13 |
| Guide de lecture | 14 |
| Carte des illustrations | 16 |
| 2 } LES GRANDS PRINCIPES | 17 |
| Littoralisation & métropolisation | 18 |
| Penser système de territoires | 19 |
| Environnement & grands paysages | 24 |
| Valoriser et préserver les ressources | 25 |
| Tourisme & loisirs | 32 |
| Construire un projet d'attractivité spécifique | 33 |
| Risques naturels | 38 |
| Une gestion intégrée des phénomènes | 39 |
| La Plage | 46 |
| Un espace emblématique et lieu d'innovation | 47 |
| Mobilité & accessibilité | 52 |
| Changer de modèle | 53 |
| Architecture & patrimoine bâti | 60 |
| Renouveler et produire les traces contemporaines | 61 |
| 3 } DES GRANDS PRINCIPES AU PROJET LOCAL | 69 |
| Méthode | 71 |
| Les grands dispositifs sur le littoral de Nouvelle-Aquitaine | 76 |

{ 1 }

INTRODUCTION



| |
|--|
| LE GIP LITTORAL |
| RÉUSSIR LA TRANSITION DU LITTORAL DE NOUVELLE-AQUITAINE |
| BOÎTE À OUTILS |
| FEUILLE DE ROUTE |
| SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS |
| GUIDE DE LECTURE |
| CARTE DES ILLUSTRATIONS |





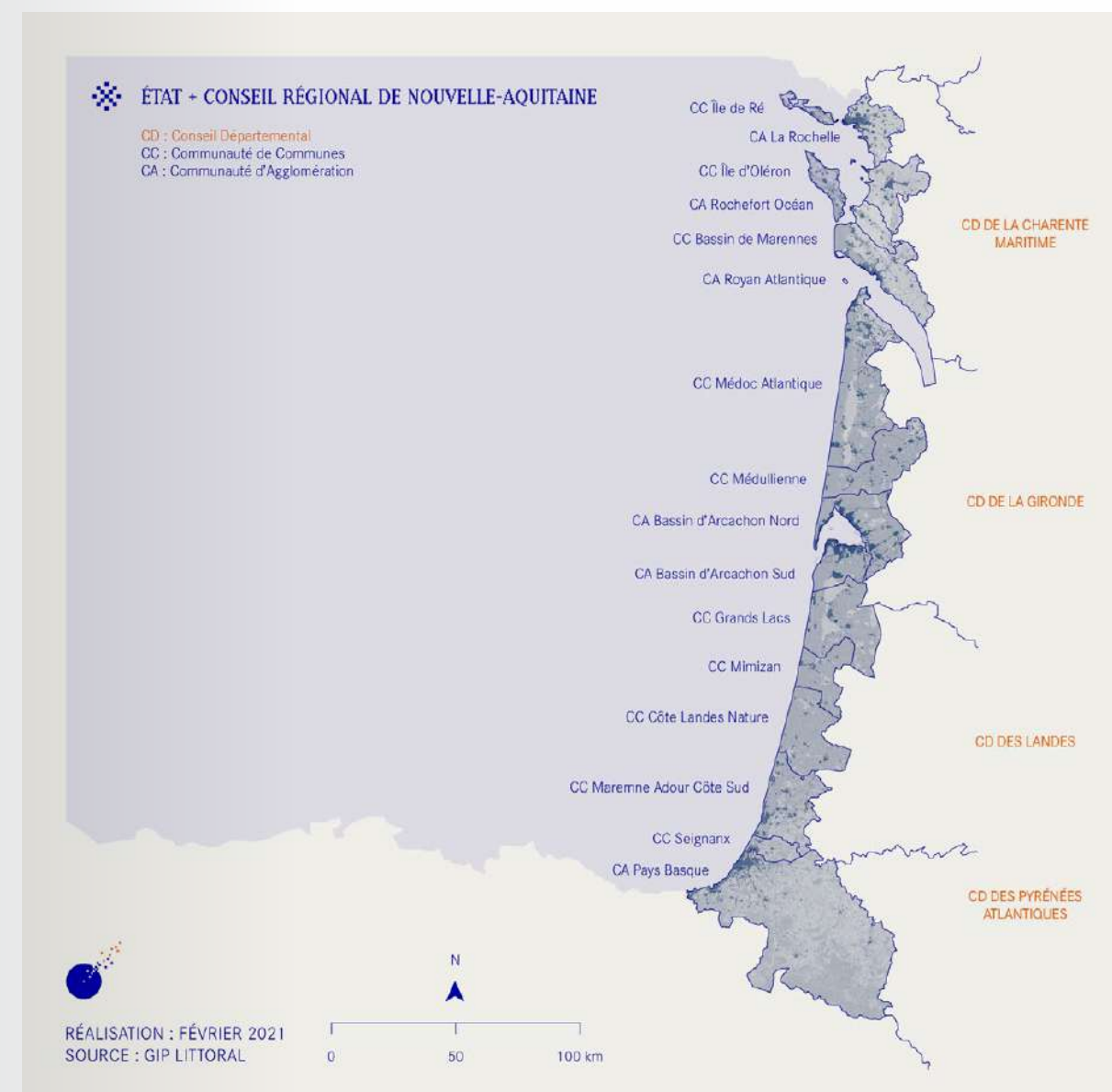
— LE GIP LITTORAL —

Le GIP Littoral est un établissement public dont les membres sont l'Etat, le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, les Conseils Départementaux de la Charente-Maritime, de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques, et l'intégralité des Communautés de Communes et Communautés d'Agglomérations littorales de la région.

Le fonctionnement du GIP repose sur un conseil d'administration, présidé par le représentant du Conseil Régional et composé de 22 administrateurs représentant les membres du groupement. Cette instance est complétée d'une assemblée générale regroupant l'ensemble des représentants des personnes morales membres du groupement (collectivités territoriales, Etat).

Le GIP s'appuie sur une **équipe technique de 8 personnes travaillant de manière transversale et en interopérabilité**, dont l'expertise permet la mise en œuvre d'une ingénierie dans quatre domaines principaux : l'organisation de l'espace littoral, la gestion de la bande côtière, l'aménagement touristique durable et la préservation des milieux et espaces naturels.

Le groupement s'appuie aussi sur l'ensemble des techniciens de ses structures membres réunis en **groupes techniques**. Ils collaborent sur des dossiers techniques et assurent le suivi des opérations du GIP. Ces groupes techniques constituent des instances de partage de l'information, d'échange d'expériences et de mutualisation des connaissances.





1. Plage de La-Teste-de-Buch [33]
2. Ciboure [64]
3. Phare de Cordouan [33]

— RÉUSSIR LA TRANSITION — DU LITTORAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

Avec un littoral long de 970 km et 4 grandes îles, le littoral de Nouvelle-Aquitaine est un espace emblématique qui se distingue par la qualité de ses paysages et du cadre de vie qu'il offre. Considéré dans l'enveloppe géographique des intercommunalités, il regroupe 1 017 597 habitants¹, sur une épaisseur variable de 30 à 50 km le long de l'océan atlantique. C'est globalement un territoire en développement continu depuis 40 ans sur les plans démographique et économique ; et son attractivité se poursuivra au regard des dernières études prospectives.

Espace fragile, fortement attractif et moteur de l'économie régionale, le littoral est un espace géographique où se déploient des politiques d'aménagement et de gestion spécifiques.

Un double **processus de métropolisation et de littoralisation** est à l'œuvre sur ce littoral : les mobilités qui se développent et les déplacements qui dessinent de nouveaux bassins de vie, y contribuent pleinement. A l'horizon 2040, les intercommunalités littorales de Nouvelle-Aquitaine pourraient accueillir 276 000 habitants supplémentaires². Cette croissance, quoique ralentie, s'accompagnera d'un vieillissement continu : un tiers de la population littorale aura alors plus de 65 ans.

Des évolutions du marché touristique sont aussi à l'œuvre : le tourisme du 21^{ème} siècle n'est pas le prolongement du tourisme du siècle précédent. Les mutations sociétales et numériques transforment l'acte touristique à l'inverse du tourisme de masse, vers plus de services personnalisés et davantage de produits spécifiques, consommés par une société qui vieillit et dont les individus sont soucieux de leur bien-être et de leur sécurité. Avec 30 000 emplois touristiques auxquels s'ajoutent 110 000 salariés saisonniers, le littoral est le moteur de l'économie touristique régionale. Mais la filière touristique n'est pas la seule à tirer profit de l'attractivité du territoire : les filières liées à la construction, au bois et à l'agro-alimentaire sont bien implantées aux côtés des filières maritimes et littorales (pêche, ostréiculture, glisse, portuaire, etc.).

Enfin, **les problématiques environnementales et climatiques** sont prégnantes sur le littoral. La hausse du niveau de la mer aggrave les risques propres à cet espace de contact entre terre et mer, l'élévation des températures et les variations saisonnières des précipitations accentuent le risque de feu de forêt, les atteintes à la biodiversité et l'altération de la qualité des milieux naturels ont des conséquences sur **le fonctionnement des écosystèmes** et sur **les services** qu'ils assurent. C'est un milieu naturel à coup sûr instable et perturbé que les acteurs du littoral de Nouvelle-Aquitaine continueront de gérer et auquel les citoyens et visiteurs devront s'accoutumer.

(1) Données INSEE 2015
(2) Rapport démographie 2040 / GIP Littoral



Plage de Gastes [40]

Ces constats montrent l'ampleur des enjeux et appellent de nouveaux principes, pour la préservation, la gestion, le développement et l'aménagement des territoires littoraux. Le littoral de Nouvelle-Aquitaine est au cœur de ces mutations, à la fois environnementales, climatiques, économiques et sociétales. **Les impératifs de recomposition et de reconversion territoriale**, qu'ils soient poussés par une logique d'adaptation aux risques, ou de réponse aux évolutions sociales et environnementales, obligent à s'interroger sur de nouveaux modèles pour **penser et inventer un littoral plus résilient**.

Dans un contexte de fortes sollicitations résidentielles, récréatives et touristiques, de mutations globales de la société, d'accentuation des enjeux climatiques et environnementaux, et pour réussir la transition, il faudra continuer à s'appuyer sur **une connaissance fine des évolutions et se doter de cadres d'intervention opérationnels basés sur des principes ambitieux**.

Pour faciliter l'action de chacun, les membres et partenaires du GIP Littoral ont validé en 2020 une feuille de route qui s'appuie sur 5 grands principes :

- . penser l'adaptation et le développement des territoires littoraux à travers une recherche de sobriété ;
- . porter l'ambition de la résilience dans les stratégies et les projets d'aménagement des territoires littoraux ;
- . construire des stratégies et des projets de territoires fondés sur la complémentarité et la multifonctionnalité ;
- . s'appuyer sur l'innovation et l'expérimentation pour mettre en œuvre l'aménagement durable des territoires littoraux ;
- . renforcer l'excellence du réseau d'expertise littorale en Nouvelle-Aquitaine pour accompagner les territoires littoraux et bâtir une culture commune.

Un document clé de la boîte à outils du GIP Littoral



L'objet premier de ce document est de **donner à voir comment ces 5 principes s'appliquent concrètement sur une liste resserrée de sujets et participent à la transition des territoires**. Il montre que ces principes n'ont rien d'utopique, et qu'ils constituent une ligne solide sur laquelle les territoires littoraux s'appuient déjà pour penser et engager leur nécessaire transformation.

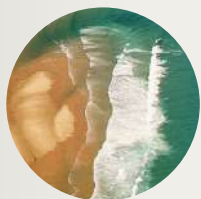
Aménager et gérer durablement, cela veut dire engager des opérations d'aménagement, de développement, de préservation et de gestion que l'on puisse assumer dans la durée, au regard des nécessités environnementales, climatiques, économiques et sociales. Afin d'illustrer au mieux ce premier objectif, la forme se veut volontairement synthétique et valorise de nombreux retours d'expériences situés sur le littoral de Nouvelle-Aquitaine.

Par ailleurs, si la nécessité de porter des démarches intégrées et de décloisonner les approches fait consensus, il n'est pas toujours aisé d'appréhender l'ensemble des questions qui se posent sur les territoires littoraux. Chaque sujet revêt une technicité et nécessite de s'appuyer sur des compétences spécifiques. L'objet du document est donc aussi de **servir de guide dans la construction des cadres régionaux puis des projets**. Il est un outil d'accompagnement des changements en initiant des modèles d'aménagement et d'organisation adaptés aux configurations sociales, culturelles, patrimoniales et économiques en transformation. La dernière partie revient ainsi sur les dispositifs méthodologiques d'accompagnement technique proposés par le GIP Littoral dans la construction des projets.

Enfin, pour le GIP Littoral, le document constitue un socle pour l'élaboration de cadres et de stratégies de niveau régional. Il sera aussi directement utilisé dans le cadre des démarches en matière d'aménagements durables. Il est à considérer comme l'outil indispensable pour **ne laisser aucun sujet de côté dans la transition amorcée sur le littoral régional**.

— BOÎTE À OUTILS —

1
▼



CONNAISSANCES & DONNÉES

Réalisation d'études de portée régionale
-
Accompagnement des territoires à l'élaboration des outils de planification (SCOT, PLUi...)
-
Suivi des démarches de planification (SRADDET, DSF...)
-
Accompagnement de projets innovants
-
trait de côte # démographie
évolution des espaces naturels agricoles et forestiers du littoral
occupation du sol # tourisme # capacité d'accueil
foncier hôtellerie de plein-air # postes de secours
-
— RÉFÉRENCES —
-
Etude Démographie / Données sur l'occupation du sol /
Etude sur les espaces naturels, agricoles et forestiers /
Guide régional du surf...

2
▼



ACCOMPAGNEMENT À LA CONSTRUCTION DES PROJETS DU TERRITOIRE

Définition des cadres régionaux d'intervention
-
Accompagnement à la définition des besoins
-
Rédaction de cahiers des charges
-
Accompagnement des études préalables et opérationnelles
-
Accompagnement à la recherche de financements
-
gestion des risques
aménagement durable du littoral
(territoires - plages - espaces naturels fréquentés...)
-
— RÉFÉRENCES —
-
Stratégie régionale de gestion de la bande côtière /
Dossier de candidature Aménagement durable /
Schéma régional Plans plages / Cahiers des charges...

3
▼



COORDINATION & PARTAGE

Animation de groupes techniques et de réseaux d'acteurs
-
Organisation de journées thématiques
-
Veille technique et réglementaire
-
Suivi des cadres financiers
-
Partenariats : Banque des Territoires, GIP ATGeRI, Conservatoire du littoral, ADI, ONF, BRGM, OCA...
-
Relations avec le milieu de la recherche et le monde de l'économie
-

— FEUILLE DE ROUTE —

> AXE N°1 <

Une attractivité qui impose de repenser l'accueil et l'accessibilité des territoires littoraux

| 1.1 Accompagner un aménagement du littoral visant l'équilibre entre espaces urbanisés et espaces naturels en s'appuyant sur les démarches de planification |
|---|
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Engager une réflexion sur la définition de la capacité d'accueil, partager les bonnes pratiques et les éléments de méthode |
| # Accompagnement des projets |
| - Valoriser les études et les ressources produites collectivement auprès des porteurs de projets de territoire et de documents de planification |
| - Accompagner les territoires sur l'intégration des spécificités littorales dans les SCOT et les PLU-I et favoriser les échanges d'expériences |
| # Mise en réseau |
| - Organiser le retour d'expériences sur la déclinaison de la Loi Littoral dans les SCOT et les PLU-I |
| - Organiser le retour d'expériences sur la déclinaison du SRADDET dans les SCOT et les PLU-I |
| 1.2 Promouvoir une gestion économe du foncier littoral |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Poursuivre la production de méthodes et de connaissances sur les dynamiques socio-spatiales du littoral (les fonciers, la démographie, les usages, etc.) et mutualiser ces apports |
| # Accompagnement des projets |
| - Encourager l'élaboration de stratégies foncières prenant en compte les spécificités littorales, en lien avec les acteurs du foncier |
| - Mettre à disposition et actualiser les ressources issues des études sur les fonciers spécifiques au littoral (tourisme social, résidences de tourisme, campings, etc.) pour prévenir les friches et anticiper les opportunités de requalification, de mutation ou de renaturation |
| 1.3 Contribuer à une meilleure connaissance des usages touristiques et saisonniers des logements |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Mener une réflexion sur la place des résidences secondaires, les nouvelles pratiques (plateformes numériques de location, bi-résidentialité, etc.) et leur impact présentiel sur les territoires |
| # Accompagnement des projets |
| - Organiser le partage d'expériences en matière d'innovation et de bonnes pratiques autour du logement pour les saisonniers (actualisation du diagnostic, méthodologie, plans d'actions) en lien avec les acteurs de l'habitat |
| 1.4 Organiser et optimiser les mobilités quotidiennes et touristiques |
| # Accompagnement des projets |
| - Accompagner à la définition des stratégies territoriales de gestion de la fréquentation |
| - Accompagner les projets de développement de l'offre de services à la mobilité publique ou privée, en particulier sur des spécificités littorales (liaisons maritimes et fluviales) |
| # Mise en réseau |
| - Analyser les évolutions de l'offre et des pratiques : vélo électrique, covoiturage, bus grandes lignes, plateforme VTC, intermodalité, etc. |
| - Organiser le retour d'expériences en matière d'innovation et de bonnes pratiques autour de la mise en place de produits à destination des touristes (billets combinés, pass visite, transport) et des outils numériques associés |
| - Organiser le retour d'expériences en matière d'innovation et de bonnes pratiques autour de l'offre d'accueil et de stationnement des camping-cars |

> AXE N°2 <

Des espaces et sites naturels, agricoles et forestiers
à préserver et à valoriser à toutes les échelles

| 2.1 Appréhender globalement les espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) et les paysages littoraux |
|---|
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Améliorer les connaissances sur l'évolution temporelle et spatiale des espaces NAF en vue d'anticiper les changements à venir (étude ENAF) |
| - Participer aux études ou initier un travail sur les connaissances en matière de multifonctionnalité des espaces NAF et de services rendus par ces espaces, en lien avec les structures spécialisées |
| - Améliorer les connaissances sur le fonctionnement des lacs et étangs arrière-littoraux pour anticiper l'évolution notamment au regard des changements climatiques |
| # Mise en réseau |
| - Initier une démarche régionale sur les lacs aquitains |
| - Mutualiser et diffuser les connaissances et pratiques sur les espaces NAF au sein des territoires |
| - Favoriser les échanges d'expériences sur les pratiques durables, notamment agricoles et forestières, dans les espaces NAF |
| - Recenser et compiler les études existantes sur les paysages littoraux (ex. atlas des paysages littoraux départementaux, etc.) et concourir à la mise en réseau autour des actions existantes (programmes d'actions, plan-paysages) |
| # Veille |
| - Suivre, dans le but d'un partage d'information, les démarches locales de préservation des espaces naturels littoraux (SAGE, Natura 2000, ENS, lacs et étangs...) |
| 2.2 Intégrer l'armature des espaces NAF et leurs ressources au cœur des projets de territoire |
| # Accompagnement des projets |
| - Accompagner et valoriser la prise en compte des espaces NAF, de la biodiversité et des services écosystémiques au cœur des projets de territoires |
| - Accompagner les territoires pour permettre une gestion économe de l'espace et préserver les continuités écologiques (limiter l'artificialisation des sols et la dégradation ou la fragmentation des espaces NAF), notamment à travers les documents d'urbanisme et de planification |
| # Mise en réseau |
| - Identifier et diffuser les démarches existantes liées à l'organisation de la compensation écologique sur le littoral régional |
| 2.3 Définir et généraliser les conditions de mise en valeur et de préservation des espaces naturels littoraux |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Identifier et mieux connaître les espaces naturels fréquentés du littoral en vue d'apporter un appui méthodologique pour améliorer, rationaliser l'accueil sur les sites et assurer leur préservation |
| - Identifier et caractériser l'évolution des usages de loisirs les plus emblématiques du littoral et leurs impacts en matière d'aménagement pour une amélioration du partage de l'espace et de la cohabitation entre usagers |
| # Accompagnement des projets |
| - Accompagner l'organisation et la gestion durable des plages |
| - Accompagner les réflexions et travaux des gestionnaires et porteurs de SAGE sur la connaissance, la gestion et la mise en valeur des lacs et étangs arrière-littoraux |
| # Mise en réseau |
| - Accompagner la mise en réseau et l'information des acteurs (gestionnaires, collectivités, services de l'Etat, offices de tourisme, représentants des usagers, prestataires d'activités, associations, etc.) au sein des sites naturels |
| - Innover et promouvoir une gestion environnementale (durable) des sites fréquentés : accessibilité, gestion des flux, gestion des déchets, nettoyage des plages, gestion économe de l'eau, gestion agricole des espaces, gestion différenciée des espaces verts, etc. |
| - Mettre en réseau et valoriser les démarches de suivi et d'amélioration de la qualité des eaux de baignade (et plus largement des eaux littorales) et les outils de gestion et de communication associés |
| - Mettre en réseau et valoriser les démarches de gestion des espèces exotiques envahissantes |

> AXE N°3 <

Des mutations des activités économiques et des dynamiques
territoriales qui imposent de repenser les modèles
et l'appui sur les ressources locales

| 3.1 Soutenir des projets économiques qui valorisent les ressources et filières locales |
|--|
| # Accompagnement des projets |
| - Participer et/ou initier des projets inter-filières : tourisme, bois, numérique, mobilité, glisse, nautisme, pêche, ostréiculture... |
| - Accompagner à la demande les réflexions sur le développement des énergies renouvelables sur le littoral (bois, hydrolien, éolien terre, éolien near/offshore, houlomoteur, photovoltaïque, marémoteur et osmotique, méthanisation, etc.) |
| # Veille |
| - Assurer un lien avec l'Agence de Développement Innovation de la Région (ADI), les pôles de compétitivité et les clusters régionaux, en particulier ceux issus de la démarche « Croissance Bleue » (ex : Atlantic cluster) |
| 3.2 Conforter les activités touristiques et de loisirs en prenant en compte les évolutions du marché |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Participer à la production et la mutualisation des données qualitatives et dynamiques dans l'observation des territoires littoraux (ex : mesure de la fréquentation des plages) |
| - Poursuivre les réflexions sur de nouveaux modèles de financements et d'investissements |
| # Accompagnement des projets |
| - Améliorer la prise en compte du tourisme dans les documents de planification |
| - Développer et améliorer les services sur les plages dans un souci de maintien de l'égalité entre territoires (entretien, nettoyage, surveillance des plages, etc.) |
| - Identifier, accompagner et gérer l'accroissement des activités de pleine nature dans une perspective de développement durable (services, aménagement, usages) |
| # Mise en réseau |
| - Mener une veille, assurer des échanges et produire des éléments de connaissance selon les besoins sur les filières touristiques du littoral : glisse, plaisance, nautisme, écotourisme, etc. |
| - Participer aux réflexions et assurer un partage d'expériences autour de l'emploi touristique (plateforme des saisonniers, forums emplois saisonniers, pluriactivité, relations été/hiver, etc.) |
| # Veille |
| - Assurer une veille sur l'innovation dans le secteur du tourisme (nouvelles formes d'hébergements touristiques, nouvelles offres de services et d'équipements, etc.) |
| 3.3 Adapter et requalifier les territoires littoraux |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Evaluer et adapter la démarche Aménagement durable des stations et territoires touristiques littoraux |
| - Identifier et caractériser l'évolution des usages de loisirs les plus emblématiques du littoral et leurs impacts en matière d'aménagement pour une amélioration du partage de l'espace et de la cohabitation entre usagers |
| - Adapter le Schéma plans plages et poursuivre l'identification de nouvelles actions collectives sur les plans plages (ex : postes de secours, panneaux de baignade, Guide régional du surf, etc.) |
| - Construire des cadres pour appuyer les territoires dans leur relation avec les promoteurs touristiques sur les problématiques d'aménagement |
| # Accompagnement des projets |
| - Poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'Aménagement durable des stations et territoires touristiques littoraux |
| - Poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'Aménagement durable des plages |
| - Accompagner les actions permettant d'aller vers une stratégie collective d'accueil dans les secteurs soumis à pression métropolitaine |

> AXE N°4 <

Des risques littoraux, menaçant les territoires à différents horizons temporels, qui imposent de repenser la prévention en lien avec l'aménagement

| |
|--|
| 4.1 Encourager la mise en œuvre de stratégies de gestion des risques d'érosion côtière |
| # Accompagnement des projets |
| - Poursuivre l'élaboration, la mise en œuvre et l'évolution de stratégies de gestion de la bande côtière, permettant une approche plus intégrée et de long terme de la gestion de l'érosion côtière |
| - Accompagner, au plan opérationnel, la mise en œuvre à court et moyen terme des programmes d'actions des stratégies locales de gestion de la bande côtière, en particulier en matière de lutte active |
| - Expérimenter le repli stratégique en fonction des spécificités territoriales |
| - Valoriser et partager les démarches d'information, de concertation, de participation du public dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies de gestion de la bande côtière, et accompagner le développement de nouvelles approches en ce sens |
| 4.2 Articuler davantage la gestion des inondations/submersions marines et la gestion de l'érosion côtière |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Identifier les axes de travail prioritaires pour aller vers la définition d'une approche mixte submersion et érosion sur les littoraux concernés par les deux risques, et le cas échéant de stratégies locales et de programmes d'actions intégrés |
| # Mise en réseau |
| - Valoriser et partager les démarches locales de gestion des submersions marines et identifier les éventuels besoins d'appui au niveau régional |
| # Veille |
| - Evaluer les effets et retombées des stratégies, plans de gestion et programmes d'actions régionaux et locaux de gestion des risques littoraux sur les actions opérationnelles de terrain, et imaginer d'éventuelles pistes d'améliorations |
| 4.3 Accompagner la prise en compte des risques littoraux dans les documents de planification, les stratégies de développement économique et les projets d'aménagement |
| # Etudes prospectives, stratégiques & méthodologiques |
| - Engager une réflexion sur l'adaptation aux risques du secteur de l'hôtellerie de plein-air |
| - Engager une réflexion sur la problématique des équipements sensibles en zone à risques |
| # Accompagnement des projets |
| - Accompagner la prise en compte du risque, dans la planification et les projets, en fonction des spécificités locales et des modes de gestion retenus par les stratégies locales |
| - Mener une veille sur les démarches innovantes : zonages règlementaires, préconisations constructives particulières concernant des aménagements et équipements, intégration du risque dans les documents qui encadrent l'exploitation d'activités, etc. |
| # Veille |
| - Contribuer aux réflexions nationales et identifier les besoins en évolution règlementaire, sur les questions de recomposition spatiale et de réduction de la vulnérabilité sur les constructions existantes |
| - Mener une veille sur les démarches locales de prévention du risque de feux de forêt |
| 4.3 Favoriser les démarches concourant à la résilience des territoires littoraux |
| # Accompagnement des projets |
| - Renforcer au sein des stratégies locales de gestion de l'érosion et des submersions marines, les réflexions sur la gestion des interfaces entre zones urbanisées et espaces naturels littoraux |
| - Accompagner la renaturation des espaces déconstruits après un repli stratégique, et engager une réflexion sur l'inscription de ce type d'action dans les démarches de compensation environnementale |
| - Accompagner la conception de constructions démontables ou déplaçables favorisant la résilience face aux risques naturels et en s'appuyant sur les ressources locales |
| # Mise en réseau |
| - Valoriser les actions de génie écologique sur les plages et espaces dunaires, notamment en mettant en réseau les acteurs impliqués |
| - Valoriser des actions de gestion des marais maritimes et marais rétro-littoraux, et notamment de leur rôle de champs d'expansion dans la prévention des submersions marines |

SOMMAIRE

— DES ILLUSTRATIONS —

| | LITTORALISATION & METROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOISIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITE & ACCESSIBILITE | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI |
|--|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------|------------------|----------|--------------------------|--------------------------------|
| Voie verte de l'Uhabia à Bidart | | | | | | | |
| Front de mer à Lacanau | | | | | | | |
| Site Armand Fallières sur l'Île d'Aix | | | | | | | |
| Parking de la place de la Gare à Capbreton | | | | | | | |
| Plage lacustre à Vielle-Saint-Girons | | | | | | | |
| Marais de Brouage | | | | | | | |
| Espace naturel sensible d'Erretegia à Bidart | | | | | | | |
| Phare de Chassiron à Saint-Denis-d'Oléron | | | | | | | |
| Centre de séminaire de Moliets-et-Maâ | | | | | | | |
| Point d'accueil sur l'Étang blanc à Seignosse | | | | | | | |
| Erromardie à Saint-Jean-de-Luz | | | | | | | |
| Stratégie locale de Soulac-sur-Mer et du Verdon-sur-Mer | | | | | | | |
| Presqu'île d'Arvert et forêt de la Coubre | | | | | | | |
| PAPI de 2 ^e génération à Saint-Clément-des-Baleines | | | | | | | |
| Plage Super Sud à Lacanau | | | | | | | |
| Plage de la Giraudière à Grand-Village Plage | | | | | | | |
| Plage du Gressier au Porge | | | | | | | |
| Application Kalilo sur la Côte Basque | | | | | | | |
| Territoire « 0 carbone » sur l'agglomération de La Rochelle | | | | | | | |
| Navettes estivales sur Côte Landes Nature | | | | | | | |
| Pôle d'échange multimodal à Lacanau | | | | | | | |
| Port-des-Barques / Île Madame | | | | | | | |
| Charte paysagère et architecturale à Seignosse | | | | | | | |
| Secteur du Gabut et ville en bois à La Rochelle | | | | | | | |
| Village de cabanes à la Dune du Pilat | | | | | | | |
| Domaine d'Abbadia et ses fermes sur la Côte Basque | | | | | | | |
| La friche du Centre de Formation de la Marine à Hourtin | | | | | | | |
| Sensibilisation aux risques à Biscarrosse | | | | | | | |
| Participation citoyenne à Bidart | | | | | | | |
| Stratégie d'accueil des plages de Gironde | | | | | | | |
| Jetée des Alcyons à Guethary | | | | | | | |

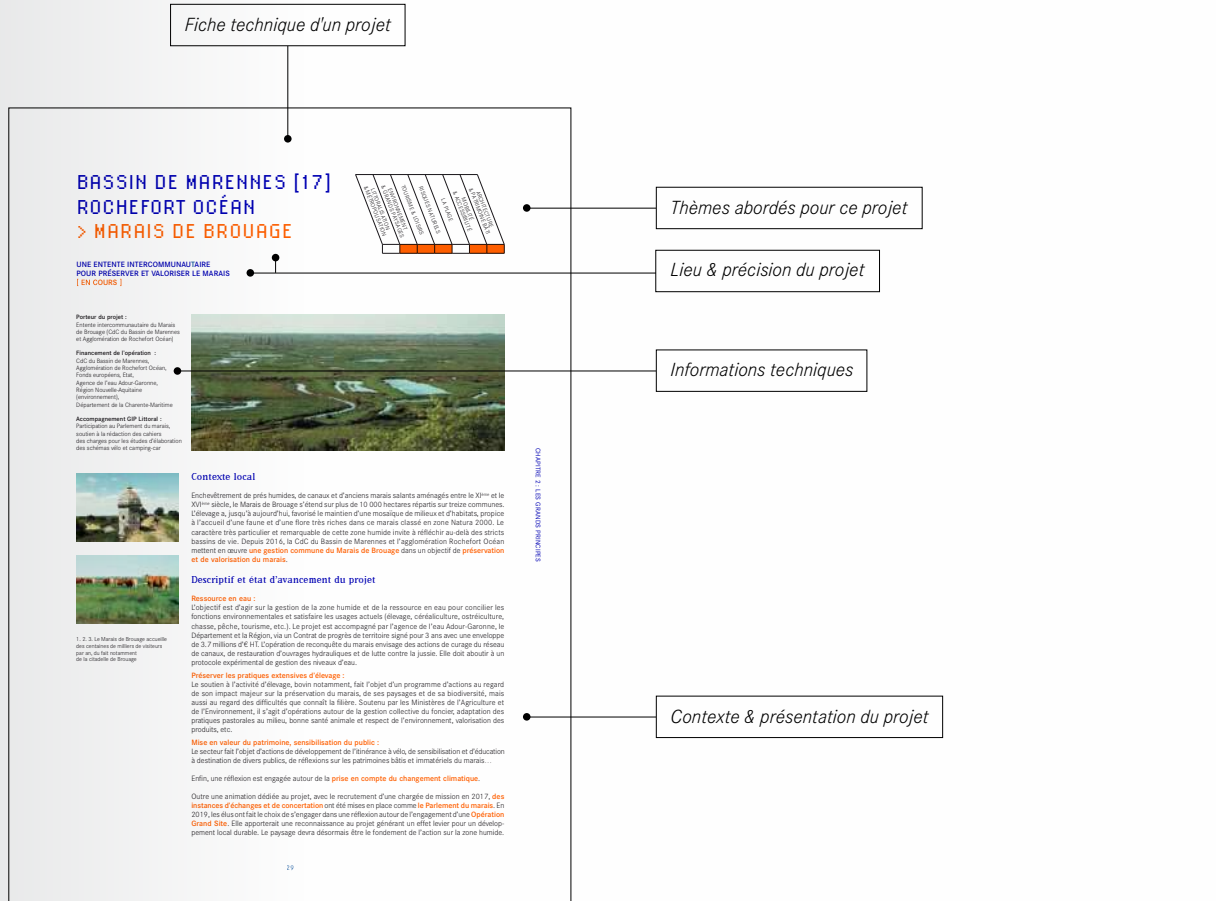
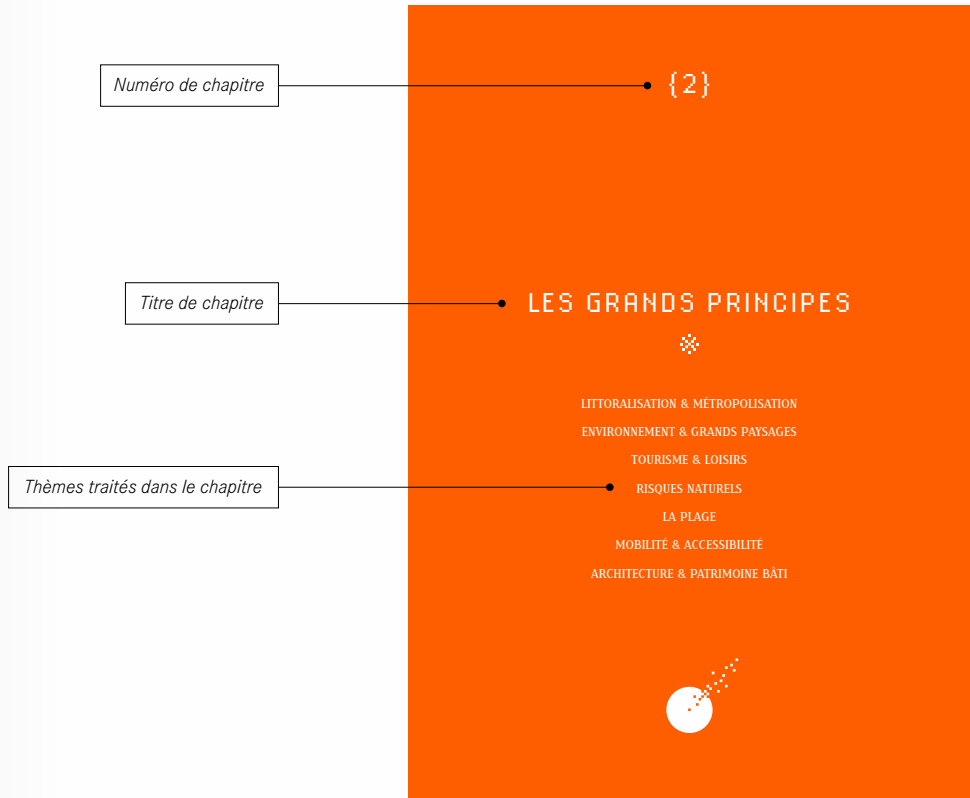
— GUIDE DE LECTURE —

Le document propose une déclinaison de ces 5 grands principes sur une liste resserrée de **7 sujets combinables et complémentaires**, tous prospectifs :

- . Littoralisation & métropolisation ;
- . Environnement & grands paysages ;
- . Tourisme & loisirs ;
- . Risques naturels ;
- . La Plage ;
- . Mobilité & accessibilité ;
- . Architecture & patrimoine bâti.

Ils permettent de prendre en compte les mutations globales à l’œuvre sur notre littoral et qui s’imposent déjà aux acteurs, de considérer avec un regard neuf et anticipateur les ressources fondamentales de ces territoires, et de s’ouvrir à de nouveaux modèles d’aménagement et de gestion que ceux auxquels on s’est habitué.

La dernière partie du document détaille les éléments de méthode communs à l’ensemble des cadres d’intervention et des dispositifs animés par le GIP Littoral.



— CARTE DES ILLUSTRATIONS —



{2}

LES GRANDS PRINCIPES



LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION

ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES

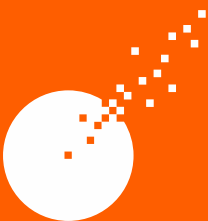
TOURISME & LOISIRS

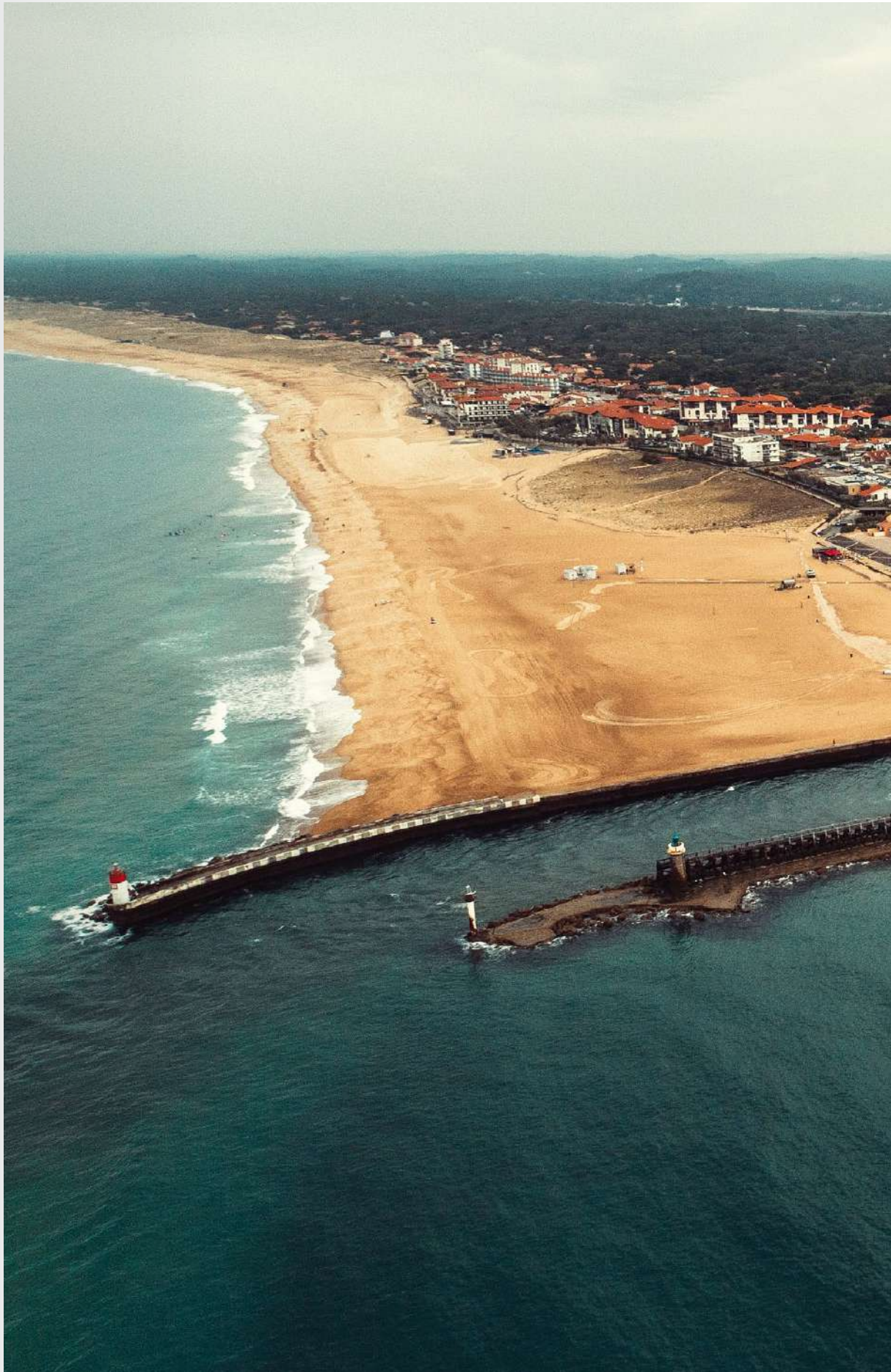
RISQUES NATURELS

LA PLAGE

MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ

ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI





1. Capbreton - Hossegor [40]
2. Marché de La Rochelle [17]
3. Aire de jeux à la Milady à Biarritz
4. Bassin de baignade à Audenge [33]

LITTORALISATION — & MÉTROPOLISATION —

Penser système de territoires

Avec son pic de fréquentation, les vacances d'été mettent le territoire en effervescence. Le reste de l'année, la réalité de la vie y a profondément évolué en 40 ans.



Tous les territoires touristiques du monde sont confrontés au défi de la saisonnalité. Vivre au rythme des saisons implique **une logique de fonctionnement modulable**, un ajustement des réponses aux besoins variables dans l'année et la capacité d'accueil des territoires.

Mais à cette capacité s'en ajoute désormais une autre : celle d'organiser aussi **la permanence des services pour une population résidente croissante**.

Dans la majeure partie des territoires littoraux, les populations permanentes augmentent, la bascule entre résidences secondaires et résidences permanentes qu'elle soit temporaire ou durable, les évolutions des modes de vie avec le télétravail et la recherche d'un cadre de vie naturel gonflent la population présente, dont l'estimation est aujourd'hui un indicateur précieux pour les gestionnaires de territoires littoraux. Bien que le taux de résidences secondaires sur certains secteurs littoraux reste très important, on constate aussi un recul de leur proportion sur la quasi-totalité du littoral de Nouvelle-Aquitaine. Il semblerait donc que **la logique métropolitaine l'emporte nettement sur la logique touristique** qui ne dominerait plus que dans quelques territoires circonscrits.

Les conséquences en matière d'augmentation des prix de l'immobilier, de la difficulté à trouver un logement et de la hausse des conflits d'usages sont déjà là. Enfin, le vieillissement de la population et la perspective sur certains secteurs, de plus de la moitié de la population âgée de plus de 65 ans conditionnent aussi la manière de repenser la ville, les services et les équipements associés.

Aménager et gérer durablement le littoral, c'est alors **penser davantage « système de territoires »**, pour répondre à l'attractivité et aux mutations globales de la société, assurer la qualité des services tout au long de l'année, gérer les cohabitations et **trouver les solutions de fonctionnement et de développement à de nouvelles échelles**, en intégrant le rétro-littoral.





Port d'Arcachon [33]

Les territoires littoraux vivent la saisonnalité différemment, selon proximité leur plus ou moins grande avec un des trois systèmes métropolitains, La Rochelle au Nord, Bordeaux au centre et Bayonne au Sud.

L'extension des grandes aires urbaines ne s'est jamais démentie depuis qu'elle est mesurée, et la portée des migrations quotidiennes domicile/travail continue de croître, ce qui « périurbanise » un nombre croissant de territoires littoraux.

Cependant, entre les trois pôles émetteurs que sont les îles, la côte médocaine et une partie de la côte landaise, le « hors-saison » est encore une réalité. Quoi qu'il en soit, partout le pic de fréquentation défie les capacités propres du territoire.

L'aménagement du littoral doit être pensé en tenant compte de sa capacité d'accueil, en termes de ressource en eau, de gestion des déchets, de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, et d'exposition aux risques naturels.

La qualité des conditions d'accueil, des services et équipements constituent des piliers essentiels et communs de l'attractivité résidentielle et touristique de Nouvelle-Aquitaine. L'objectif général est celui d'un aménagement du littoral équilibré entre espaces urbanisés et espaces naturels, qui s'appuie sur les démarches de planification et sur l'élaboration de stratégies foncières prenant en compte les spécificités littorales.

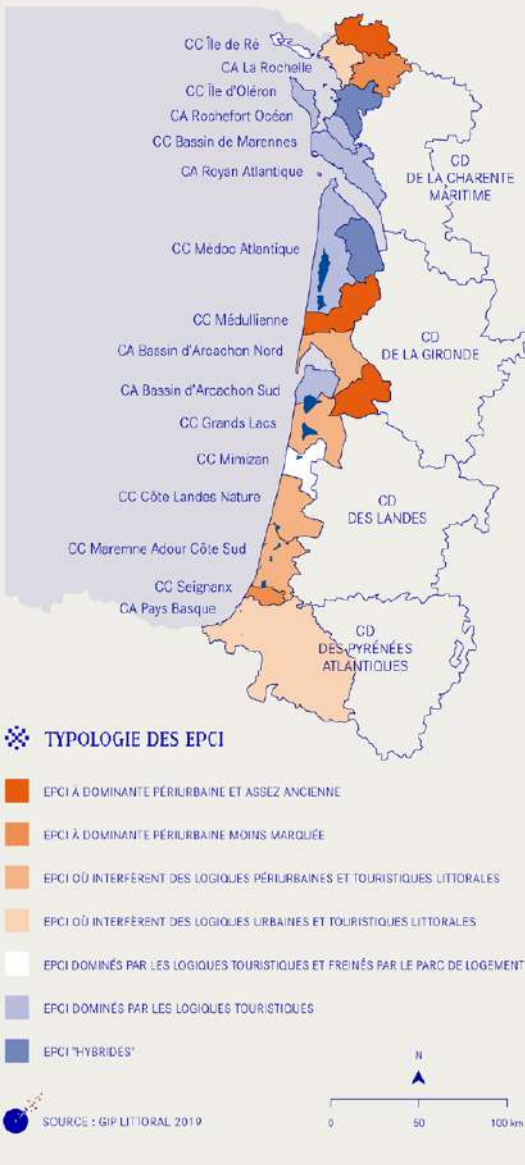
Pour autant, le littoral régional n'est pas uniforme et les stratégies doivent être adaptées :

- > des villes anciennes avec une vie à l'année, une culture touristique et la présence d'activités présentielle et productives ; l'objectif porte en partie **sur la manière de continuer à concilier accueil résidentiel et vocation touristique** (ex. Biarritz, La Rochelle, Arcachon, etc.) en évitant les écueils d'un surtourisme et en recherchant à limiter les conflits entre populations ;
- > des territoires avec une tendance résidentielle ou périurbaine forte et/ou récente qui constituent des entités avec **un nouvel équilibre tourisme/habitat permanent à rechercher** (ex. Lacanau, Biscarrosse, Audenge, Châtelailon-Plage, etc.) ;
- > des villages et des stations balnéaires où la nature et le plein-air sont dominants dans l'hébergement et l'offre touristique ; l'objectif est alors d'**assumer et de gérer au mieux cette saisonnalité** (ex. Moliets-et-Maâ, Les Mathes, etc.).

EXPERTISE DU GIP LITTORAL

Rapport Démographie littorale/Projections 2040 – publié en 2020
Groupe technique sur la Capacité d'accueil
Accompagnement à la planification (PLUi, SCOT)

LES 7 GRANDS PROFILS DÉMOGRAPHIQUES DES EPCI DES SCOT LITTORAUX



BIDART [64]

> LA VOIE VERTE DE L'UHABIA

**1^{ER} ACTE D'APAISEMENT
SUR UN TERRITOIRE CONGESTIONNÉ**
[RÉALISATION 2019]

Porteur du projet :
Commune de Bidart

Financement de l'opération :
Commune de Bidart, Europe (FEDER), Etat, Région Nouvelle-Aquitaine (tourisme), Département des Pyrénées-Atlantiques, Agglomération Pays Basque via le Syndicat des Mobilités

Coût global de l'opération :
2 M € HT (Phase 1)

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement de l'Etude préalable et des phases opérationnelles

Aménagement durable de la station et des territoires touristiques



Contexte local

Le projet de Voie verte de l'Uhabia à Bidart est né de la conviction que la vallée et la plage de l'Uhabia constituent un véritable écran naturel qui doit être sauvegardé et mis en valeur dans une logique de développement durable. Ce projet constitue la première phase d'un projet d'aménagement durable ambitieux, défini dans le cadre de l'étude ADS finalisée en 2015.

Descriptif et état d'avancement du projet

Le premier acte s'est concrétisé au printemps 2019 par l'ouverture d'un cheminement doux partagé par les piétons et les vélos, permettant de traverser la commune sur un axe Ouest-Est. Depuis l'estuaire du fleuve jusqu'aux quartiers de l'intérieur, ce cheminement relie – en interconnexion avec d'autres chemins – les quartiers de Bidart mais aussi les infrastructures touristiques tels que les campings et les sites emblématiques de la commune. Depuis cet itinéraire principal, d'autres liaisons permettent aussi de mailler plus largement le territoire avec la zone d'activité d'Izarbel ou encore avec la Vélodyssée.

Cette nouvelle offre de mobilité de 6 km constitue **la colonne vertébrale d'un réseau de cheminements doux** et valorise les sites et paysages de la commune. Elle répond d'abord à la logique d'apaisement recherchée en période estivale, en offrant une alternative sérieuse pour se déplacer autrement sur le territoire et limiter la saturation des axes routiers. Mais elle agit aussi comme une desserte locale tout au long de l'année entre les quartiers et un pôle gare dont la municipalité souhaite la prochaine réouverture. Enfin, ce 1^{er} acte permet de reconsidérer les problématiques de stationnement au plus près de la plage. En 2020, la commune de Bidart s'est engagée dans un 2^{ème} acte de l'aménagement durable qui porte sur l'ensemble du quartier de la Plage de l'Uhabia. Ce 2^{ème} acte doit permettre de poursuivre le projet d'aménagement durable : optimisation et désimperméabilisation des stationnements, nouvelle vocation aux espaces en friche, valorisation et protection des espaces naturels du secteur.

1. Platelage en bois sur pilotis
2. Signalétique harmonisée
3. Passerelle de franchissement

LACANAU [33]

> LE FRONT DE MER

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

DE LA STATION À LA VILLE OCÉANE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Commune de Lacanau

Coût global de l'opération :
35 M €, dont 25 M €
sur la gestion des risques
et 10 M € sur la requalification
des allées Ortal et du front de Mer

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement de l'Etude préalable
et des phases opérationnelles

Stratégie locale de gestion
de la bande côtière

Aménagement durable de la station
et des territoires touristiques



1. Plage centrale de Lacanau
2. Les allées Ortal, artère commerçante de Lacanau-Océan
3. Front de mer

Contexte local

L'accélération du recul du trait de côte depuis quelques années a amené la commune de Lacanau à adopter une politique d'anticipation volontaire du risque d'érosion côtière avec la validation en 2016 de la 1^{ère} stratégie locale de gestion de la bande côtière. En parallèle des actions de protection de court/moyen termes et de réflexion sur le repli stratégique de la station à long terme, la commune s'est engagée en 2016 dans une démarche d'Aménagement durable qui a proposé **un chantier de requalification important des espaces publics du front de mer**. Ici, l'idée est d'amorcer la transformation avec un projet en partie transitoire, avant l'avènement d'un espace public reconfiguré par le futur ouvrage de protection permettant de se projeter sur un horizon 2050.

Descriptif et état d'avancement du projet

La commune souhaite que cet aménagement urbain et paysager puisse se faire à la croisée des réflexions sur les risques naturels et l'adaptation de la ville aux aléas climatiques, sur les problématiques de mobilités et de connexion avec les quartiers et les usages, et en prenant en compte la diversité des besoins actuels et futurs (quotidiens et touristiques). La réinvention du front de mer entend préfigurer et expérimenter les principes de la solution d'avenir par le biais d'un nouveau positionnement de Lacanau en « ville océane » : une transformation qui s'appuie sur les principes de **modularité, réversibilité, végétalisation, relocalisation, frugalité et sobriété ; un basculement vers une station « 4 saisons »** qui concilie le désir de rivage des retraités et des actifs et l'attrait d'une destination touristique ; une valorisation de l'image de Lacanau autour des sports de glisse.

Pour y répondre, la vocation des différents lieux ainsi que leur programmation est à repenser, plus particulièrement sur les espaces emblématiques de la ville :

- . l'artère commerçante historique de la ville, aujourd'hui très minérale, pourrait devenir, demain, un vaste espace public paysager convivial ouvert sur l'océan à l'Ouest et reconnecté à une nouvelle centralité à imaginer à l'Est ;
- . le front de mer Nord pourrait se transformer en balcon sur l'océan animé en scène de spectacle à ciel ouvert, en lieu et place de l'espace dédié aux stationnements ;
- . le front de mer Sud, espace dunaire artificialisé, pourrait devenir une promenade dunaire renaturée et apaisée, symbole d'une stratégie de confortement des espaces dunaires face à l'érosion.

En 2020, la commune a choisi de s'engager **dans un dialogue compétitif**, 3 équipes ont ainsi proposé des projets répondant à ces principes.

ÎLE D'AIX [17]

> SITE ARMAND FALLIÈRES

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

UNE RÉINVENTION POUR MAINTENIR UNE ACTIVITÉ LOCALE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Commune de l'Île d'Aix,
Agglomération de Rochefort Océan

Coût global de l'opération :
2 M € HT

Opération grand site estuaire
de la Charente "Arsenal de Rochefort"



1. Plage sur l'Île d'Aix
2. Vue aérienne de l'Île d'Aix
3. Site Armand Fallières

Contexte local

La commune de l'Île d'Aix, accessible uniquement par voie maritime, compte 249 habitants sur une superficie de 130 hectares. Deux tiers des salariés de l'île travaillent dans le tourisme et le territoire est soumis à une très forte pression foncière, limitant les jeunes ménages souhaitant s'installer et travailler sur l'île. **Le maintien d'une population permanente sur l'île et la création d'emplois diversifiés et à l'année** constituent des priorités pour la commune.

Le site Armand Fallières, propriété de l'État, a été cédé à la commune en 2019. Il s'agit d'un ancien *aérium*³, exploité sans interruption depuis sa transformation en colonie de vacances dans les années 1960. Le centre rassemble des bâtiments et des équipements en bon état, totalisant 1700 m² bâtis sur une parcelle de 2.4 hectares. Afin de l'accompagner dans la définition d'une vocation pour ce site, la commune a réalisé en 2018 une étude de définition et de faisabilité sur **un projet de reconversion du site** contribuant à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, au développement économique ainsi qu'à l'accueil de nouvelles activités.

Descriptif et état d'avancement du projet

4 pôles de développement ont été retenus : Artisanat et création / Agricole et alimentaire / Savoirs et formation pratique / Hébergement.

La commune est aujourd'hui engagée en phase de maîtrise d'oeuvre afin de traduire ces orientations dans un programme architectural dont la stratégie est double : d'abord l'accueil d'activités dans des secteurs non dépendants des activités touristiques (l'artisanat, l'agriculture et la formation) ; et d'autre part la création de logements pour les travailleurs saisonniers (75 lits) en saison et pour les publics en formation hors-saison.

(3) Aérium : établissement de repos au grand air



1. Forêt des Landes de Gascogne [40]
2. Loutre d'Europe
3. Falaises de la Côte Basque [64]
4. Linéaire à feuille de thym [Linaria thymifolia]

ENVIRONNEMENT — & GRANDS PAYSAGES —

Valoriser et préserver les ressources

Les hommes tirent des écosystèmes et des paysages
un ensemble de services pour répondre à leurs besoins quotidiens
et assurer leur bien-être.



Vallées fluviales, réseaux de lacs, étangs et marais, cordons dunaires et estrans des côtes sableuses, forêts dunaires, massifs forestiers, côtes rocheuses, collines et plateaux agricoles et zones viticoles, le littoral de Nouvelle-Aquitaine dispose de puissants marqueurs. Ces grands paysages et leurs écosystèmes sont autant naturels que construits et patiemment entretenus par les sociétés locales. Ils sont à la fois évolutifs, sur le temps long, et instables, dans le temps court, au gré des aléas naturels ou des pratiques de gestion humaine. Ils demeurent les fondamentaux du système touristique et de l'attractivité des territoires littoraux. Ils constituent la carte postale de toute une Région.

Le regard que chacun d'entre nous porte sur le paysage renvoie à notre connaissance de celui-ci, de son histoire et de sa construction. La forêt, les marais et les haies bordant les terres agricoles sont, selon notre perception des milieux naturels, indispensables pour la biodiversité, une source de revenu, un élément fondamental de notre cadre de vie ou encore une jolie photographie de vacances. Les activités, telles que la conchyliculture, la sylviculture, les activités portuaires, les pêches professionnelles et de loisirs, l'élevage ou encore l'exploitation des marais salants, ont façonné les paysages et les écosystèmes leur donnant ainsi des identités spécifiques et un caractère patrimonial, facteurs d'attractivité. La pression foncière et démographique que connaissent les territoires littoraux, couplée à la multiplication et à l'intensification des activités sur ces espaces, altèrent et morcellent les paysages représentatifs de cette identité du littoral Sud-atlantique.

Le risque est alors de tendre vers une homogénéisation, voire une banalisation des paysages, des écosystèmes, de la faune et de la flore qu'ils abritent. La préservation de l'image de grande nature du littoral de Nouvelle-Aquitaine est un élément fondamental. Il garantit des grands équilibres territoriaux, environnementaux, paysagers, économiques et culturels.

Préserver ces paysages et ces écosystèmes, c'est **préserver la biodiversité** qu'ils hébergent, mais c'est aussi **rendre service à l'Homme**. Pour n'en citer que quelques-uns : les cours d'eau et zones humides transportent, stockent ou absorbent les excès d'eau temporaires et les restituent en période de sécheresse ; la végétation constitue un maillon essentiel dans la formation et la stabilisation des sols ; les forêts dunaires limitent la mobilité dunaire ; les insectes assurent la pollinisation

des fruits et légumes dont nous nous nourrissons. Les écosystèmes marins et côtiers ou l’agriculture pratiquée notamment dans les marais fournissent de nombreuses ressources alimentaires ou matériaux (bois, pierre, fibres textiles, algues, etc.) utilisés dans divers secteurs économiques. Les milieux marins et littoraux assurent aussi un rôle fondamental dans la régulation du climat et le stockage du carbone. Enfin, nous profitons aussi pleinement de ces écosystèmes dans le cadre des pratiques de loisirs : baignade, promenade, pêche, sports et activités nautiques et de glisse. La qualité paysagère dépend aussi en grande partie directement de la protection des écosystèmes.

Il s’agit pour aménager et gérer durablement de prendre en compte les composantes environnementales et paysagères dans chaque réflexion et projet pour croiser les regards et comprendre les valeurs économique, affective, esthétique ou bien d'usage que chacun porte à un même secteur.

La mise en valeur de **la diversité des écosystèmes et des paysages permet aussi de rechercher l’épaisseur du territoire et constitue le socle de mise en œuvre d’une stratégie rétro-littorale**. Pour ce faire, elle exige une gestion spécifique et des aménagements légers et discrets qui ne viendront pas perturber les fonctionnements écologiques.

Enfin, c’est aussi dans tout le champ des services collectifs et de la gestion courante des collectivités que l’on pourra apporter des réponses plus attentives à la préservation des écosystèmes : gestion de l’éclairage, entretien différencié des plages, gestion des déchets ou des eaux pluviales, gestion et entretien des espaces publics, etc.



Pôle Nature du Port des Salines sur l’Île d’Oléron, Le-Grand-Village Plage [1 7]

Des forêts immenses, des zones humides parmi les plus importantes de France comme sur l’Île d’Oléron et le Bassin de Marennes, des îles, des lacs, mais aussi des courants dont certains restés naturels comme celui d’Huchet, des petites vallées littorales, des deltas comme celui de la Leyre, des corniches majestueuses au Pays Basque, le plus long cordon dunaire d’Europe Occidentale, sans oublier des lagunes aux milieux et aux paysages exceptionnels : les espaces naturels sont omniprésents sur le littoral régional et la diversité des ambiances est plus grande que l’image de la Nouvelle-Aquitaine atlantique ne le laisse penser.

De manière générale, la préservation et la maîtrise de ces espaces naturels, agricoles et forestiers passent d’abord par **l’intégration de cette armature dans les documents de planification, les stratégies de développement économique et les projets d’aménagement** (capacité des milieux, prise en compte de la biodiversité et des services écosystémiques, gestion de la ressource en eau, etc.).

L’essentiel pour chaque territoire, est aussi de **ne pas enfermer la perspective touristique dans la seule offre balnéaire**, qui est certes motrice, mais pas exclusive. De manière complémentaire, préserver l’identité, c’est aussi préserver les usages, les activités humaines qui ont façonné cette identité ainsi que les milieux naturels qui y sont associés. Pour élargir



Courant d’Huchet à Moliets-et-Maâ [40]

l’offre du territoire, il faut, lorsque c’est judicieux, en **faciliter la découverte** par des aménagements légers et réversibles permettant la canalisation des flux et la cohabitation des usages. La protection de ces espaces passe par leur valorisation, **la compréhension** de la manière dont ils ont été façonnés et une nécessaire gestion de la fréquentation qui s’y déploie. Pour y parvenir, les collectivités ont à **concevoir des plans de gestion, voire d’encadrement de la fréquentation** sur leurs espaces naturels fragiles fréquentés, en adéquation avec les zonages réglementaires (sites classés, sites inscrits) dont ils font l’objet la plupart du temps.

Dans les aménagements plus urbains, cela passe par **une intégration de la nature dans la gestion quotidienne de la ville**.

Enfin, l’ambiance et l’offre de plein-air s’appuient sur ces unités de paysage. Elles doivent se renouveler et **le recours à l’innovation** constitue ici un objectif de taille pour proposer :

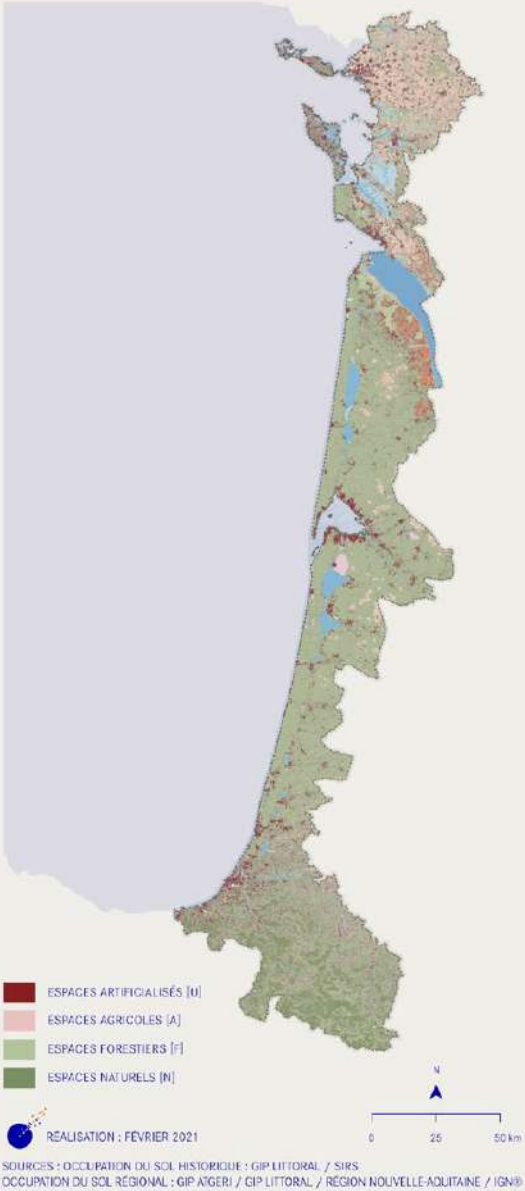
- . de nouvelles façons d’habiter, en vacances ou en week-end, plus sobres et plus près de la nature, dans un confort adapté et insolite, voire éphémère ;
- . de nouvelles pratiques sportives et récréatives à accompagner et à encadrer, permettant aux espaces naturels de se régénérer ;
- . ou encore de nouvelles pratiques de mobilité active.

EXPERTISE DU GIP LITTORAL



Données Occupation du sol (OCS)
Etude sur l’Evolution des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers du littoral (en cours)
Accompagnement des démarches Espace Naturel Fréquenté
Accompagnement du réseau d’acteurs et de gestionnaires des lacs et plans d’eau

OCCUPATION DU SOL EN 2015



CAPBRETON [40]

> PARKING DE LA PLACE DE LA GARE

UNE STRATÉGIE VÉGÉTALE ET UNE DÉSIMPÉRMEABILISATION POUR UN USAGE CONFORTÉ
[REALISATION 2018]

Porteur du projet :
Commune de Capbreton

Financement de l'opération :
Commune de Capbreton, CdC MACS,
Agence de l'Eau Adour Garonne

Contexte local

Dans le cadre de son projet de **revitalisation du cœur de ville**, la commune de Capbreton a souhaité donner la priorité à l'aménagement paysager et la requalification de la place de la Gare, carrefour urbain situé en entrée de ville. Dans cette 1^{ère} étape, l'idée est de **refaire entrer la forêt dans la ville**, tout en créant du stationnement en entrée de ville. Au-delà de l'aménagement, c'est dans la gestion au quotidien du site que l'innovation se traduit par un travail de formation et un renforcement des savoir-faire des services techniques de la ville.

Descriptif et état d'avancement du projet

La place de la Gare a été totalement reconfigurée en prenant appui sur **un parti pris d'aménagement paysager** comprenant une association d'arbres et de massifs arbustifs à caractère local, adaptés aux conditions climatiques, **économiques en entretien et en eau** ; la création d'une porte végétale, dans le prolongement de la pinède existante ; des dunes boisées recomposées faisant le lien avec le paysage de pinède environnant et permettant l'insertion des voitures avec des places de stationnements intégrées et abritées par des massifs ; **une noue paysagère centrale pour optimiser la récupération et la rétention des eaux de surface** ; une palette végétale intégrant des graminées adaptées aux milieux humides ; et enfin des cheminements doux et sécurisés pour desservir l'ensemble de la place et relier les entrées dans la ville. Aujourd'hui, le site propose un parking de 80 places perméables en aiguilles de pin organisé au sein d'une forêt urbaine (30 arbres / 50 arbustes / 3000 végétaux).

| | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|------------------|------------------|----------|--------------------------|--------------------------------|
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITE & ACCESSIBILITE | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BATI |
| | | | | | | |



VIELLE SAINT-GIRONS [40]

> PLAGE LACUSTRE

UN RÉAMÉNAGEMENT GUIDÉ PAR LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT
[EN COURS]

Porteur du projet :
Géolandes, CdC Côte Landes Nature, Commune de Vieille Saint-Girons, Camping du Col Vert

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement étude préalable et maîtrise d'œuvre

Coût global de l'opération :
1,6 M € HT

Aménagement durable des plages

Financement de l'opération :
Géolandes, CdC Côte Landes Nature, Commune de Vieille Saint-Girons, Camping du Col Vert, Etat, Région Nouvelle-Aquitaine (tourisme), Département des Landes

Contexte local

Situé en bordure de l'Etang de Léon, au bout d'une voie communale et desservi par la Vélodyssée, le site est à la fois un lieu de promenade des habitants du village, des touristes et visiteurs de passage, des camping-caristes, des usagers de la halte nautique et des pêcheurs. Des problématiques d'érosion de ses berges, d'accessibilité au site et une sous-utilisation de la halte nautique ont conduit au lancement d'une démarche plan-plage.

Descriptif et état d'avancement du projet

Au-delà des aménagements visant à mieux encadrer la fréquentation sur le site, le volet environnemental de ce projet est à valoriser. Après avoir envisagé une opération de curage d'une des deux darses utilisée comme halte nautique, les inventaires réalisés et les présences avérées ou potentielles, de Loutre et de Cistude d'Europe, espèces protégées, et de leurs habitats, le porteur de projet a fait le choix de **renoncer à toute intervention et de laisser naturellement évoluer le milieu par comblement**, milieu qui évoluera à terme vers une aulnaie marécageuse. Sur ce secteur, le projet prévoit aussi la déconstruction de la rampe de mise à l'eau et la suppression des espèces végétales exotiques. Un nouveau ponton, décalé sur une zone moins sensible, servira de nouvelle halte nautique. Le projet cherche aussi à **renforcer l'identité du site, notamment au travers des mobiliers en bois**. Un travail spécifique associant l'inspectrice des sites et la paysagiste conseil de l'Etat a été mené pour identifier les grandes lignes du mobilier utilisé sur le site. Pour le choix des essences végétales, le projet s'inscrit en lien avec la démarche « **Végétal Local** » pour un recours maximum à des **graines et plants locaux et adaptés au secteur**. Fin 2020, les procédures réglementaires étant enclenchées, les travaux pourraient se dérouler pour la saison estivale 2023.

| | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|------------------|------------------|----------|--------------------------|--------------------------------|
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITE & ACCESSIBILITE | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BATI |
| | | | | | | |



BASSIN DE MARENNES [17]

ROCHEFORT Océan

> MARAIS DE BROUAGE

UNE ENTENTE INTERCOMMUNAUTAIRE
POUR PRÉSERVER ET VALORISER LE MARAIS
[EN COURS]

Porteur du projet :
Entente intercommunautaire du Marais de Brouage (CdC du Bassin de Marennes et Agglomération de Rochefort Océan)

Financement de l'opération :
CdC du Bassin de Marennes, Agglomération de Rochefort Océan, Fonds européens, Etat, Agence de l'eau Adour-Garonne, Région Nouvelle-Aquitaine (environnement), Département de la Charente-Maritime

Accompagnement GIP Littoral :
Participation au Parlement du marais, soutien à la rédaction des cahiers des charges pour les études d'élaboration des schémas vélo et camping-car



Contexte local

Enchevêtrement de prés humides, de canaux et d'anciens marais salants aménagés entre le XI^{ème} et le XVI^{ème} siècle, le Marais de Brouage s'étend sur plus de 10 000 hectares répartis sur treize communes. L'élevage a, jusqu'à aujourd'hui, favorisé le maintien d'une mosaïque de milieux et d'habitats, propice à l'accueil d'une faune et d'une flore très riches dans ce marais classé en zone Natura 2000. Le caractère très particulier et remarquable de cette zone humide invite à réfléchir au-delà des stricts bassins de vie. Depuis 2016, la CdC du Bassin de Marennes et l'agglomération Rochefort Océan mettent en œuvre **une gestion commune du Marais de Brouage** dans un objectif de **préservation et de valorisation du marais**.

Descriptif et état d'avancement du projet

Ressource en eau :

L'objectif est d'agir sur la gestion de la zone humide et de la ressource en eau pour concilier les fonctions environnementales et satisfaire les usages actuels (élevage, céréaliculture, ostréiculture, chasse, pêche, tourisme, etc.). Le projet est accompagné par l'agence de l'eau Adour-Garonne, le Département et la Région, via un Contrat de progrès de territoire signé pour 3 ans avec une enveloppe de 3.7 millions d'€ HT. L'opération de reconquête du marais envisage des actions de curage du réseau de canaux, de restauration d'ouvrages hydrauliques et de lutte contre la jussie. Elle doit aboutir à un protocole expérimental de gestion des niveaux d'eau.

Préserver les pratiques extensives d'élevage :

Le soutien à l'activité d'élevage, bovin notamment, fait l'objet d'un programme d'actions au regard de son impact majeur sur la préservation du marais, de ses paysages et de sa biodiversité, mais aussi au regard des difficultés que connaît la filière. Soutenu par les Ministères de l'Agriculture et de l'Environnement, il s'agit d'opérations autour de la gestion collective du foncier, adaptation des pratiques pastorales au milieu, bonne santé animale et respect de l'environnement, valorisation des produits, etc.

Mise en valeur du patrimoine, sensibilisation du public :

Le secteur fait l'objet d'actions de développement de l'itinérance à vélo, de sensibilisation et d'éducation à destination de divers publics, de réflexions sur les patrimoines bâtis et immatériels du marais...

Enfin, une réflexion est engagée autour de la **prise en compte du changement climatique**.

Outre une animation dédiée au projet, avec le recrutement d'une chargée de mission en 2017, **des instances d'échanges et de concertation** ont été mises en place comme le **Parlement du marais**. En 2019, les élus ont fait le choix de s'engager dans une réflexion autour de l'engagement d'une **Opération Grand Site**. Elle apporterait une reconnaissance au projet générant un effet levier pour un développement local durable. Le paysage devra désormais être le fondement de l'action sur la zone humide.



1. 2. 3. Le Marais de Brouage accueille des centaines de milliers de visiteurs par an, du fait notamment de la citadelle de Brouage

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BATI | |
| MOBILITE & ACCESSIBILITE | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | |

BIDART [64]

> ESPACE NATUREL SENSIBLE D'ERRETEGIA

RENATURATION ET VALORISATION
SUR UN PLAN PLAGE MENACÉ PAR L'ÉROSION
[RÉALISATION 2020]

Porteur du projet :
Département des Pyrénées-Atlantiques

Financement de l'opération :
Département des Pyrénées-Atlantiques,
Europe (Feder), Etat,
Région Nouvelle-Aquitaine (tourisme),
Agglomération Pays Basque,
Commune de Bidart

Coût global de l'opération :
1.3 M €

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des phases
opérationnelles, recherche de subvention,
valorisation du projet

Stratégie locale de gestion de la bande
côtière de l'agglomération

Aménagement durable des plages



1. Site réaménagé avec suppression de l'enrochement, recul du poste de secours et reconfiguration de la plage
2. Vue aérienne avant travaux
3. Création de près de 2 hectares de prairies

Contexte local

Le site d'Erretegia a été à de nombreuses reprises convoité par des aménageurs qui ont dénaturé considérablement l'image du site initial (projet de lotissement dans les années 1930, création d'une route et pistes bitumées au cœur du site, d'une aire de retournement, d'un camping et ses terrasses dans les années 1950, création de petits bâtis et d'un restaurant, aménagement de parkings, travaux d'enrochement, etc.). En 1968, un « périmètre sensible » est instauré par l'État, puis le Conseil départemental rachète progressivement des terrains **au titre de sa politique ENS**. Le projet a été élaboré en accord avec la stratégie locale de gestion de la bande côtière, adoptée par la Communauté d'agglomération Pays basque, qui témoigne d'une érosion importante sur le littoral et de la nécessité de s'adapter dès aujourd'hui au changement climatique, et en adéquation également avec les orientations du schéma régional plans-plages.

Descriptif et état d'avancement du projet

Les interventions techniques et paysagères réalisées tout au long de l'année 2020 ont cherché à laisser respirer l'océan et à s'adapter au changement climatique en opérant un repli stratégique (**suppression de l'enrochement, démolition et relocalisation du poste de secours, création d'une plage intérieure**), redonner sa place à la biodiversité **en recréant des habitats naturels disparus ou effacés**, diminuer le plus possible l'empreinte humaine dégradante héritée du passé tout en garantissant **une accessibilité au public et le maintien des usages actuels** (toilettes, restaurant, surf, etc.), réhabiliter un site authentique, préserver un patrimoine géologique, et enfin mettre en avant un patrimoine culturel local.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BATI | |
| MOBILITE & ACCESSIBILITE | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | |

SAINT-DENIS D'OLÉRON [17]

> PHARE DE CHASSIRON

CULTIVER L'IDENTITÉ DE BOUT DU MONDE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Département de la Charente-Maritime

Coût global de l'opération :
1 M € HT

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement à la phase
d'étude préalable



1. 2. 3. Le phare de Chassiron accueille chaque année plus d'1 million de visiteurs

Contexte local

Tout au bout de l'Île d'Oléron, l'Espace Naturel de Chassiron avec son **phare classé aux Monuments Historiques**, accueille chaque année **plus d'un million de visiteurs**. Ses falaises entourées d'un estran rocheux abritent une faune et une flore très riches et son patrimoine paléontologique reconnu nationalement en font un site majeur. Ce lieu sensible présente également un visage en partie dégradé : falaises soumises à d'importants piétinements, absence de continuité des liaisons cyclables, nombreux sentiers piétons au développement anarchique, ensemble d'aires de stationnement aménagées ou temporaires difficilement lisibles par le public et peu intégrées au paysage, zone commerciale vétuste et très visible. Le Conseil départemental, en partenariat avec la commune, a élaboré un projet de requalification globale du site de Chassiron, pour **aménager, mettre en valeur et reconquérir ces espaces naturels sur les plans écologique et paysager**.

Descriptif et état d'avancement du projet

Les actions projetées cherchent en priorité à préserver et à diversifier les paysages en mettant en valeur le phare et les vues sur la mer, à préserver la richesse de la flore et des habitats naturels d'intérêt communautaire et à limiter l'érosion, à favoriser une découverte plus globale du site et permettre ainsi le bouclage-piéton de la pointe, à réorganiser les mobilités et les stationnements en limitant l'impact visuel et en prenant mieux en compte les usages sur le site : **des mesures simples, presque invisibles, pour le grand public mais qui contribuent à renforcer l'identité du site**.



1. Camping à La-Teste-de-Buch [33]

2. Vélodyssée [17]

3. Quiksilver Pro France [40]

4. Spectacle de rue à La Rochelle [17]



— TOURISME & LOISIRS —

Construire un projet d'attractivité spécifique

Le 20^{ème} siècle a inventé le tourisme de masse,
le 21^{ème} siècle est celui du tourisme personnalisé.



Le tourisme occupe une place majeure dans la vie, l'économie et l'organisation des territoires littoraux de Nouvelle-Aquitaine. L'arrivée du chemin de fer sous le Second Empire a vu l'émergence des premières « stations balnéaires ». Une nouvelle phase de développement touristique s'est par la suite ancrée massivement dans les territoires à partir des années 1960-1970. En Gironde et dans les Landes, les orientations de la Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine et un foncier public important ont conduit à une organisation particulière de l'activité avec de larges secteurs préservés et la création de stations *ex-nihilo*. Sur l'ensemble du littoral régional, le tourisme a poursuivi son essor jusqu'à présent.

Ce développement s'est en partie appuyé sur des formes emblématiques de l'accueil touristique, aujourd'hui en mutation : l'hôtellerie de plein-air, les hébergements à vocation sociale ou encore les résidences de tourisme. Les évolutions et les fragilités sont nombreuses et repérées : pression sur le foncier, évolution de la fréquentation et des attentes des clientèles, accentuation des risques littoraux, mutations fiscales et réglementaires, conditions de mises en marché avec les plateformes digitales (type Airbnb ou Homeaway).

A côté d'un modèle d'hébergement marqué par le plein-air, on observe aussi que, dans les pratiques récréatives et sportives, la destination propose une offre importante de pratiques en extérieur. Plus la société est urbaine, plus son cadre de vie « s'artificialise », et plus elle aspire à pouvoir, de temps à autre, retrouver et vivre la pleine nature. Le littoral en Nouvelle-Aquitaine, immense par son ouverture océanique, son massif forestier exceptionnel, ses îles, ses marais à perte de vue, ses grands espaces non-urbanisés d'un seul tenant, offre cette ambiance rare. Le développement touristique s'est donc assez naturellement appuyé sur une offre de grands espaces naturels toujours aussi prisée des clientèles touristiques. En complément de la protection et de la valorisation de ces secteurs, il s'agit, dans le cadre d'un projet de territoire, de **relier, connecter et mettre en réseau ces espaces**.

Enfin, **les espaces publics littoraux** sont encore souvent marqués par une conception datant des années 80 avec des fronts de mer envahis par l'automobile et des places publiques en manque de vocation. Ces espaces publics, devenus inadaptés aux usages et aux attentes des clientèles et résidents, constituent pourtant un moyen de différenciation des territoires. Leur réaménagement contribue pleinement à faire évoluer les comportements (par exemple en matière de déplacements) et donne **une véritable impulsion** dans la dynamique de renouvellement des territoires, il est une des conditions pour **engager l'effet d'entraînement** et la mobilisation des acteurs et propriétaires privés, acteurs incontournables de cette transformation des territoires touristiques.

Repenser ces espaces publics sur de nouvelles bases, c’est aussi rechercher le moindre impact, la mutualisation et la modularité des équipements et des espaces, anticiper les coûts de fonctionnement générés par les investissements, raisonner en termes de coût global, porter des impératifs de gestion environnementale de l’eau et des déchets, de réduction des îlots de chaleur et plus généralement de transition écologique. Un investissement qui repose sur la qualité d’usage ou d’efficacité énergétique doit permettre une diminution des frais de fonctionnement. Cette reconversion doit être vue comme l’opportunité de freiner une urbanisation extensive. **Consolider l’existant par le renouvellement et/ou la densification, voire par transfert, plutôt qu’étaler son développement systématiquement**, est un principe déjà bien adopté sur le littoral par les territoires déjà fortement urbanisés. L’enjeu est majeur sur les communes rétro-littorales, là où la pression se reporte déjà. Pour tous, l’alternative n’est pas de poursuivre ou de bloquer l’urbanisation, mais bien de se doter des mêmes **ambitions de résilience, de sobriété, de multifonctionnalité**.

Pour limiter l’artificialisation des sols et la consommation d’espace, l’objectif zéro artificialisation nette, inscrit dans le Plan pour la Biodiversité de 2018, appelle des mesures opérationnelles pour favoriser le renouvellement urbain et la densification de l’habitat, et enfin reconvertir les espaces artificialisés laissés à l’abandon. C’est dans cet esprit que sont pensés les projets des territoires littoraux aujourd’hui.

Ainsi, **considérer l’offre touristique, ses produits et ses marchés, comme un levier d’aménagement durable des territoires**, c’est leur permettre de renouveler leur clientèle, et donc leur image. Un territoire touristique doit, par définition, rester un lieu d’expériences, attractif et désiré. Les 22 communes touristiques et les 34 stations classées de tourisme ont chacune leurs atouts et leurs spécificités. Mais deux pièges les guettent : le non-renouvellement de leur offre et donc de leur aménagement, et la banalisation de cette offre, et donc de leur territoire.

Aménager et gérer durablement les territoires littoraux, c’est **s’appuyer sur cet existant** pour renouveler **un projet dynamique et spécifique d’attractivité**, et orienter ainsi les choix d’organisation de l’espace.



En adoptant en 2018 le schéma régional du développement du tourisme et des loisirs, la Région Nouvelle-Aquitaine porte son ambition de devenir **la 1^{ère} destination française de tourisme durable**. Sa volonté est de s’orienter vers une mise en tourisme raisonnée des territoires, en privilégiant la qualité plutôt que la recherche de volume et en favorisant une valorisation responsable des patrimoines.

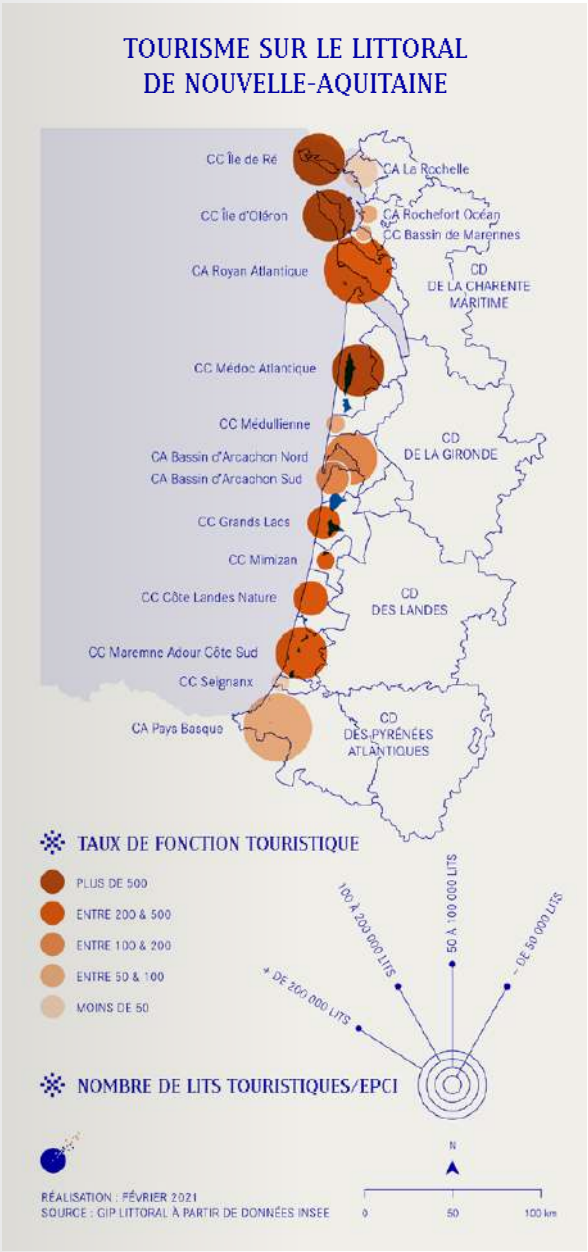
Le tourisme, perçu comme un outil au service du développement économique et territorial, favorise alors une répartition équilibrée des retombées économiques et de l’emploi sur l’ensemble du territoire, constituant ainsi un levier d’amélioration de la qualité de vie des populations locales. Enfin, l’importance de développer le tourisme de manière transversale, en prévoyant les interactions avec les autres politiques des collectivités (urbanisme, économie, transports, innovation, etc.) trouve une résonance particulière dans les politiques mises en œuvre sur le littoral dans le cadre des démarches en matière d’aménagement durable.

Les objectifs sur le littoral sont ceux du niveau régional : désaisonnaliser l’activité touristique, prendre en compte les problématiques de conflits d’usage ; placer le client et ses attentes au centre de la démarche, nécessitant de travailler sur le parcours et l’expérience-client ; agir de manière décloisonnée (territoires et filières) et mener la réflexion à l’échelle de territoires de consommation. Ainsi, c’est à chaque territoire, petit ou grand, urbain ou de nature, isolé ou intégré, de proposer une expérience qui lui soit propre, une ambiance particulière, une identité et une culture locales. C’est la diversité entre tous qui fera l’attractivité globale. Demain, les centaines de millions de touristes balnéaires choisiront leurs destinations en fonction **des expériences spécifiques**, voire uniques, qu’elles offriront.

De manière plus territorialisée, les objectifs peuvent se préciser ainsi :

> pour les villes et villages déjà porteurs d’une forte identité ou d’une empreinte singulière, chaque touriste vient avant tout faire l’expérience des lieux. **La vigilance patrimoniale** est alors essentielle pour maintenir la qualité et l’attractivité des marqueurs du site. Mais le danger est aussi de rester figé dans son image. Ces territoires ont également un potentiel de nature plus limité : il est d’autant plus précieux qu’il doit être d’autant plus valorisé. **Le maintien d’îlots de pleine nature, gérés de façon très écologique**, a le même potentiel d’image et d’attractivité que le patrimoine bâti.

> pour les stations touristiques, qui ont connu leur phase de développement dans les années 70-80, **le renouvellement du projet de station** est l’objectif majeur. 40 ans après leur création, il ne faudra plus hésiter à donner un nouveau souffle et appuyer le développement durable sur une transformation en profondeur des espaces publics et de l’offre d’hébergements touristiques. Réinventer la station, c’est aussi parfois se donner la liberté de recommencer là où cela n’a pas fonctionné. Le plein-air a constitué le modèle dominant de développement que ce soit à travers l’hébergement touristique, l’offre d’activités et même la manière de se déplacer. Mais la fréquentation croissante, les attentes des résidents et visiteurs (pour découvrir mieux encore ces espaces) et le développement des pratiques extérieures (sportives notamment) incitent à **une approche renforcée en matière d’encadrement de la fréquentation sur les espaces naturels**. La pratique du plein-air requiert également des règles collectives, des aménagements doux et légers ainsi qu’une technicité particulière pour jouer avec les logiques naturelles et rechercher une empreinte minimale.



> pour les territoires dont les marqueurs sont moins forts, voire inexistant, et à l’identité moins affirmée, la tentation est forte de chercher à promouvoir un investissement déclencheur. Mais c’est tout autant **du territoire et de ses habitants que viendront les offres d’accueil, de services et d’activités**. Ce sont elles qui spécifieront le mieux le produit touristique, à condition d’une identification préalable des potentiels du territoire. Sur ces territoires, la protection et la mise en valeur des paysages et des écosystèmes naturels peut être, encore plus qu’ailleurs, une composante décisive du projet de territoire.

EXPERTISE DU GIP LITTORAL



Accompagnement des démarches d’Aménagement Durable
Etude prospective Tourisme – publié en 2012
Rapport sur le foncier de l’hôtellerie de plein-air et du tourisme social – publié en 2015 (en cours d’actualisation)

Concernant l’hébergement touristique :

> le renouvellement de l’offre, la réversibilité des espaces dédiés à **l’hôtellerie de plein-air** sont plus que jamais questionnés pour envisager leur pérennité, d’abord là où il y a des risques littoraux car sinon l’effacement les guette, mais **le renouvellement vers une offre plus résiliente** répond aussi plus globalement aux objectifs du secteur.

> les dispositifs de transformation **des résidences de tourisme** sont inexistant ou inopérants (cf. stations de montagne). Ce sujet relève à la fois du cadre réglementaire des copropriétés en résidence touristique qui contraint les possibilités d’agir, et à la fois du marché de l’immobilier. Leur nécessaire évolution compte-tenu de l’obsolescence des produits locatifs revient régulièrement sur la table des discussions avec les collectivités. Il concerne un patrimoine conséquent qui ne peut être traité indépendamment de l’évolution du positionnement touristique et des projets d’aménagement d’ensemble. Pour y parvenir, il est aujourd’hui indispensable **d’inventer un dispositif adapté, d’innover et donc d’expérimenter**.

> 4 français sur 10 ne partent pas en vacances. Les inégalités face aux vacances sont d’autant plus visibles que les écarts se creusent selon les niveaux de vie et que les vacances demeurent un poste d’arbitrage dans un budget contraint. La majorité du patrimoine du **tourisme social** s’est constituée entre 1960 et 1980. Ce parc a peu évolué depuis 20 ans connaissant principalement des petits travaux d’entretien. Ainsi, des établissements se sont dégradés et d’autres sortent progressivement du marché. Il y a aujourd’hui en Nouvelle-Aquitaine un réel enjeu social, mais également économique au maintien de ce type d’activité. Pour les sites déjà en friche ou en vente, la question doit alors être posée **de conserver et/ou d’en assurer la propriété publique sur un foncier à forte valeur patrimoniale**.



Royan [17]

MOLIETS-ET-MAÂ [40]

> LE CENTRE DE SÉMINAIRE

S'APPUYER SUR UN NOUVEAU POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE
[EN COURS]

Porteur du projet :
À définir

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études préalables et
opérationnelles, accompagnement aux réflexions
sur les évolutions des résidences de tourisme

Contexte local

Avec un cadre naturel d'exception et l'emblématique Courant d'Huchet, un patrimoine culturel et architectural, une offre variée d'activités et d'infrastructures (golf, centre de séminaire, etc.), la station de Moliets-et-Maâ, qui a vu le jour dans les années 80, dispose d'atouts indéniables mais qui ne contribuent pas pour autant à la différencier des autres stations landaises. L'étude ADS, finalisée en 2020, propose un positionnement touristique renouvelé afin d'enrayer les problématiques de dégradation progressive de la station (un important contraste entre les grands espaces de nature et le caractère urbain de la station, infrastructures vieillissantes, centre de séminaire peu occupé et contraint par **un développement du tourisme d'affaires limité, offre de résidences de tourisme qui se dégrade**, etc.) et de générer un effet d'entraînement sur l'attractivité résidentielle.

Descriptif et état d'avancement du projet

La feuille de route s'appuie sur plusieurs axes de travail : le rapprochement entre le bourg et la plage par des aménagements cyclables ; le renouvellement des espaces publics en promouvant le renouvellement de la ville sur elle-même et enfin, **le positionnement du centre de séminaire vers des activités de services à l'année**. La création d'un cœur de station animé, dont l'animation évolue au rythme des saisons doit **entraîner un effet levier sur le renouvellement des résidences de tourisme**. L'objectif est ici de motiver les propriétaires privés à engager le renouvellement de leurs biens et pour y parvenir, il est proposé de **créer une conciergerie** afin de les accompagner. En parallèle, la CdC MACS engage une réflexion sur le devenir de ces résidences qui font l'objet d'importantes mutations et représentent près de 10 000 lits sur le territoire. Cette réflexion constitue une opportunité pour opérer un changement d'échelle dans la prise en considération de cette problématique et pour définir les enjeux d'évolutions fiscales et réglementaires nécessaires à leur évolution.

| | | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|--------------------|------------------|----------|-----------------------------|-----------------------------------|
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOISIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI |
| | | | | | | |



SEIGNOSSE [40]

> POINT D'ACCUEIL SUR L'ÉTANG BLANC

UN RÉAMÉNAGEMENT PORTÉ PAR LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT
[EN COURS]

Porteur du projet :
Syndicat Géolandes, Commune de Seignosse

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études
préalables et opérationnelles

Coût global de l'opération :
160 000 € HT

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques littoraux

Financement de l'opération :
À définir

Espaces naturels fréquentés

| | | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|--------------------|------------------|----------|-----------------------------|-----------------------------------|
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOISIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI |
| | | | | | | |



Contexte local

Le secteur du projet se situe au bord de l'Étang Blanc, **site naturel classé et relevant d'une zone Natura 2000**. Joutant un camping, le site est accessible par une route située entre deux murets « tagués » qui ne laissent rien révéler de sa beauté. Le projet cherche à redonner toute la naturalité du site dans une approche cohérente des deux étangs du secteur (Blanc / Noir) au regard de leurs capacités d'accueil et de leurs sensibilités respectives. Si les étangs blanc et noir offrent tous les deux une qualité environnementale et paysagère exceptionnelle. Ils diffèrent par leur accessibilité, les usages qui s'y déploient et leur niveau de protection, l'étang noir étant classé en Réserve Naturelle Nationale. Le projet, issu de l'étude ADS finalisée en 2017, a mis en avant une fréquentation croissante au sein de la Réserve qui pourrait être rapidement **en limite de capacité d'accueil**.

Descriptif et état d'avancement du projet

Le projet cherche à offrir un autre **espace naturel facile d'accès**, où l'on perçoit immédiatement les enjeux de préservation des espaces lacustres et les usages qui s'y déploient. Une amélioration de la connexion cyclable et **des aménagements légers et intégrés à l'environnement** sont prévus pour canaliser les flux et gérer la fréquentation : un ponton en bois sur pilotis accessible PMR, un observatoire en bois sur pilotis, quelques bancs et tables de pique-nique en bois et une aire de stationnement rustique non imperméabilisée. Au-delà de ces aménagements, une signalétique d'interprétation est prévue en partenariat avec les acteurs locaux (Réserve Naturelle, association de pêche et de chasse, etc.).

SAINT-JEAN-DE-LUZ [64]

> ERROMARDIE

UN PROJET DE RECOMPOSITION ET DE RENATURATION
POUR FAIRE FACE AUX RISQUES NATURELS
[EN COURS]

Porteur du projet :
À définir

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études préalables
et premières actions opérationnelles
(stratégie foncière...)

Stratégie locale de gestion
de la bande côtière

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques littoraux



Contexte local

Secteur soumis à de forts **risques d'érosion et de submersion**, le site est aussi largement fréquenté en période estivale malgré une perception globale assez négative : mal entretenu, saturé de voitures, manquant d'aménagements et d'équipements de base. Le **projet de recomposition et de renaturation** du secteur d'Erromardie est issu de l'étude ADS, qui est venue compléter la stratégie locale de gestion de la bande côtière, qui, pour ce secteur, renvoyait le choix d'un scénario opérationnel (relocalisation ou protection) aux possibilités d'un projet de recomposition globale. En portant un diagnostic problématisé **intégrant l'évolution de l'offre de l'hôtellerie de plein-air sur un secteur élargi**, les perspectives de recomposition de l'offre de camping ont permis de définir des orientations pour envisager une relocalisation s'appuyant sur la mise en œuvre d'une stratégie foncière ambitieuse.

Descriptif et état d'avancement du projet

Le projet prévoit la recomposition globale du secteur en prenant appui sur le déplacement et la reconfiguration d'une partie de l'offre de campings plus en retrait de l'océan. La **suppression de l'enrochement et la renaturation de la bande côtière** permettront d'améliorer la qualité des milieux naturels et des écosystèmes (Grand Isaka, boisements et ripisylve, bande littorale) et des paysages en tendant vers une identité « nature » plus marquée, notamment au sein des campings les plus sensibles.

Enfin, **la réorganisation des stationnements et des conditions d'accès au site**, avec la diversification notamment des moyens de transport, le maintien du sentier du littoral et de la Véloodyssée dans le réaménagement devraient permettre de reconsidérer la manière d'accéder à ce site demain. Pour la mise en œuvre de ce projet, la commune a d'ores et déjà engagé la révision de son PLU (2020) et créé les conditions de dialogue avec les partenaires pour la mise en œuvre d'une **stratégie foncière**.



1. Vue aérienne du quartier Erromardie
2. Travaux de revégétalisation de la falaise en 2020
3. Plage d'Erromardie



1. Terrasse à Biarritz [64]



2. Plage de la Lagune à La-Teste-de-Buch [33]



3. Falaise à Hendaye [64]

4. Érosion sur le secteur de la Côte sauvage [17]

— RISQUES NATURELS —

Une gestion intégrée des phénomènes

Le littoral de Nouvelle-Aquitaine est un espace en perpétuelle reconfiguration qui concentre de nombreux aléas naturels (inondation, submersion marine, érosion côtière, feux de forêts, etc.).



En situation de côte basse sableuse et/ou de côte rocheuse (entrecoupée de baies), **l'érosion côtière et la submersion marine** sont souvent présentes. Dans le contexte actuel de changement climatique, plusieurs paramètres sont susceptibles d'aggraver ces aléas : l'élévation du niveau de la mer et l'évolution du régime des houles et des pluies (effets sur les falaises rocheuses du Pays Basque ou de la Charente-Maritime) accroissant ainsi l'exposition des territoires aux risques littoraux et impactant plus intensément les populations, les activités économiques et le patrimoine naturel.

Dans la forêt littorale et ses abords, le territoire est particulièrement sensible aux **risques de feux de forêt**. L'importante couverture forestière régionale, avec la présence du Massif des Landes de Gascogne et des forêts littorales de Charente-Maritime, est le siège de nombreux départs de feux souvent directement liés aux activités humaines. Or, l'augmentation de populations se traduit aussi par une multiplication des facteurs de risques (la fréquentation insuffisamment maîtrisée en forêt, l'augmentation des espaces d'interface entre milieux urbains et forestiers, etc.).

Enfin, dans les bassins versants, et plus particulièrement les systèmes lacustres et les marais, la préservation des zones humides de l'artificialisation et du drainage est un enjeu majeur pour préserver leur rôle de régulation (inondation et déficit de ressource en eau).

Si les territoires littoraux sont menacés à des horizons temporels différents, des événements récents comme les tempêtes Martin en 1999, Klaus en 2009, Xynthia en 2010, l'hiver 2013/2014, ou encore les incendies qui chaque année brûlent plusieurs centaines d'hectares de forêts, ont durement rappelé que, par essence, **les territoires littoraux sont fragiles**. C'est avant tout la sécurité des personnes et des biens qui guide la mise en œuvre des stratégies d'actions.

Mais l'accentuation des phénomènes ne conduit pas uniquement à une mise en danger des personnes et des biens, elle menace aussi tout un écosystème : la qualité des paysages, le maintien de la biodiversité et des fonctionnalités des espaces naturels, d'autant plus que ces derniers contribuent à la résilience des territoires. Gérer les risques, c'est aussi se questionner sur l'adaptation ou le déplacement des activités économiques et touristiques et des usages qui se déploient sur ces territoires. Ainsi, sans innovation technique, organisationnelle et financière, il n'y aura pas d'adaptation possible.



Plage nord de Biscarrosse [40]

Les risques littoraux imposent de repenser la prévention en lien avec l’aménagement. Les stratégies de gestion des risques et les modes de gestion choisis doivent donc prendre en considération les répercussions en termes d’aménagement, de mobilités et d’habitats.

Aménager et gérer durablement le littoral, c’est faire siens les principes fondamentaux de tous les cadres existants en matière de gestion des risques :

- . **prévoir le risque**, améliorer la connaissance et développer la culture du risque ;
- . **prévenir le risque** et ancrer le principe de prévention dans la planification territoriale et les opérations d’aménagement ;
- . gérer de façon optimale les situations existantes en définissant **des modes de gestion par secteur** ;
- . **préparer et gérer les crises** ;
- . **mettre en œuvre des stratégies locales intégrées** en étudiant différents scénarios de gestion et en définissant la solution la plus adaptée à la situation locale et au projet de territoire.



La Région Nouvelle-Aquitaine a été la première en France à se doter, dès 2012, d’une stratégie régionale de gestion de la bande côtière pour gérer le risque d’érosion à l’échelle des trois départements littoraux de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. En Charente-Maritime sur cette même période, c’est le déploiement d’un plan digues vis-à-vis du risque de submersion marine et de stratégies locales du risque inondation qui ont mobilisé les acteurs autour de la protection du littoral.

Aujourd’hui, les besoins convergent aussi vers **une approche intégrée des risques littoraux**, conjuguant à court et moyen termes gestion du risque et des crises et, pour le plus long terme, la prise en compte des aléas dans les documents de planification, les stratégies de développement économique et les nouveaux projets d’aménagement.

L’objectif pour tous les territoires littoraux est ainsi de disposer d’un diagnostic précis des risques et de leur évolution future, indispensable pour fonder des choix de gestion sur une vision partagée et transparente. Sur tous les territoires littoraux, les objectifs sont les mêmes et ce, quels que soient les phénomènes :

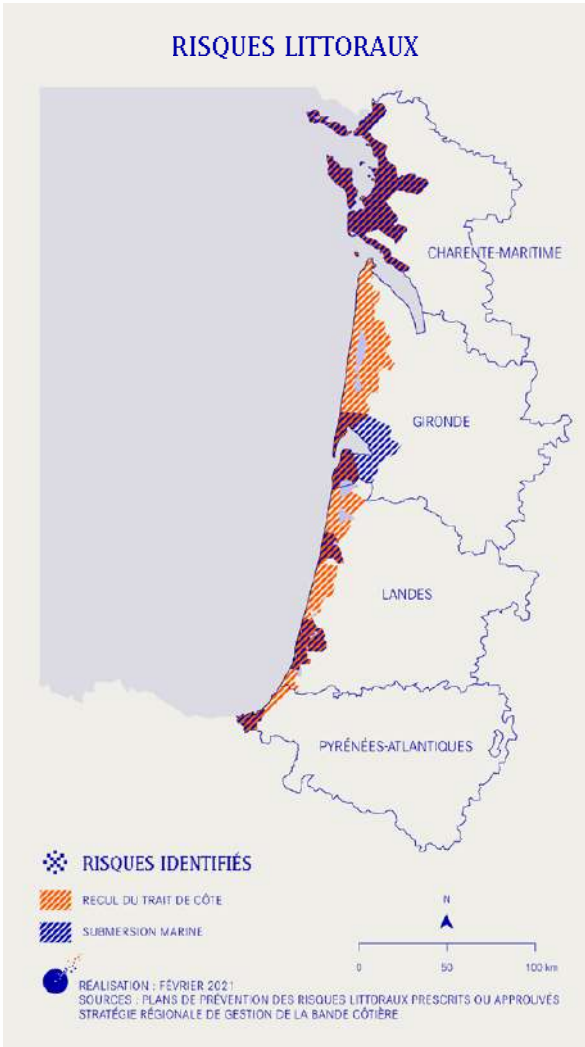
> **assurer la sécurité et la protection des personnes vis-à-vis des phénomènes naturels** est la priorité n°1, en s’inscrivant dans une logique de gestion et de prévention des risques naturels. Pour cela, les stratégies locales de gestion des risques et les programmes d’actions associés doivent intégrer des actions de connaissance et de surveillance, de préparation à la gestion de crise et d’urgence d’intégration des aléas dans les documents de planification, afin d’éviter l’augmentation de la vulnérabilité des territoires.



Digue Boutillon à l’île de Ré [17]

> **mettre en œuvre des approches locales intégrées** (stratégies locales et programmes d’actions de gestion) en étudiant différents *scénarii* de gestion des risques et en définissant la solution optimale de gestion de l’existant pour chaque situation locale : modes de gestion de protection dure ou souple, de relocalisation de biens et d’activités. Au-delà de la sécurité, il s’agit dans chaque projet de prendre en compte : la préservation de l’environnement et la recherche du moindre impact sur les processus hydrosédimentaires, la biodiversité et les fonctionnalités des espaces naturels ; la préservation des activités économiques spécifiques au littoral (tourisme, activités portuaires, etc.), notamment en maintenant la qualité environnementale et paysagère, composante majeure de l’image touristique du littoral de Nouvelle-Aquitaine ; la préservation des usages avec le maintien de la capacité d’accueil du littoral, l’accès pour tous au littoral, la qualité de vie des résidents, etc.

> **s’inscrire dans une logique d’optimisation de l’intervention publique et de mise en cohérence des différentes politiques thématiques, sectorielles et territoriales**. L’élaboration des politiques publiques de gestion des risques sous couvert d’une gouvernance élargie (porteurs de projets, financeurs, services instructeurs, experts, etc.) peut aider à débloquer les situations complexes et à réunir tous les champs de compétences nécessaires à la mise en place de cette gestion intégrée des secteurs du littoral soumis aux risques.



Travaux de réensablement (by-pass), plage centrale de Capbreton [40]

EXPERTISE DU GIP LITTORAL



Stratégie régionale de gestion de la bande côtière – publiée en 2012
Accompagnement des stratégies locales de gestion des risques (érosion, submersion)
Groupes techniques risques et planification

SOULAC-SUR-MER LE VERDON-SUR-MER [33] > STRATÉGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE CÔTIÈRE

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

UN PROGRAMME D'ACTION COMPLET
ET PRÉCONISANT DES MODES DE GESTION DIFFÉRENCIÉS
[EN COURS]

Porteur du projet :
CdC Médoc Atlantique

Financement de l'opération :
CdC Médoc Atlantique, Europe (FEDER),
Etat, Région Nouvelle-Aquitaine
(environnement)

Coût global de l'opération :
3.5 M € (2018-2021)

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études
préalables et opérationnelles, Convention
de co-maîtrise d'ouvrage avec la CdC
portant sur la faisabilité de la recomposition
spatiale des littoraux de Soulac-sur-Mer
et de Vendays-Montalivet

Stratégie locale de gestion
de la bande côtière

Aménagement durable de la Station
et territoires touristiques



1. 2. 3. Secteurs où les phénomènes
d'érosion marine, exacerbés par la présence
de l'estuaire de la Gironde, sont d'une
intensité exceptionnelle



Contexte local

Soulac-sur-Mer et Le Verdon-sur-Mer sont des stations emblématiques du littoral nord-médocain. Les premiers ouvrages de lutte contre l'érosion marine ont été construits dès 1841, puis de nombreux autres ouvrages ont ensuite été édifiés, notamment pour protéger le front de mer de Soulac-sur-Mer et pour stabiliser la Pointe de Grave. Certaines zones, peu urbanisées, restent sous l'influence directe de l'érosion, et des bâtiments (à l'instar du Signal) y sont menacés à court terme. Pour faire face à ces problèmes d'érosion chronique, la CdC Médoc Atlantique a validé en 2018 sa stratégie locale de gestion de la bande côtière, qui s'inscrit dans une perspective de moyen terme, et qui s'appuie sur 3 principes : maintenir et entretenir les ouvrages existants situés au droit des zones urbaines ; réduire la vulnérabilité du littoral à l'érosion marine en supprimant ou en relocalisant certains bâtiments ou enjeux menacés ; ré-ensabler massivement le littoral afin de lutter de manière souple contre l'érosion marine.

Descriptif et état d'avancement du projet

Comme toutes les stratégies locales, celle portant sur Soulac-sur-Mer/Le Verdon-sur-Mer comporte 8 axes. En matière de **connaissance et de culture du risque**, sont prévus la poursuite de la connaissance de l'aléa, l'acquisition de données paléoenvironnementales et sédimentaires, ainsi que la vulgarisation et la diffusion d'informations au public. En matière de **surveillance et prévision de l'aléa**, la stratégie prévoit la surveillance régulière de l'avant-côte, des plages, des dunes et des ouvrages, la surveillance pré et post-tempêtes, des suivis archéologiques et naturalistes, une modélisation numérique prévisionnelle de la submersion marine en cas d'érosion dunaire, et la définition de seuils d'alerte et de stabilité des ouvrages. En matière d'**alerte et de gestion de crise** : l'élaboration d'un protocole spécifique en cas de rupture d'ouvrage et la mise en place d'arrêtés d'interdiction d'accès ou de restriction d'usages en cas de tempêtes. La stratégie prévoit également **une prise en compte du risque dans l'urbanisme** à travers le lien dans le cadre l'élaboration du PPRL et la révision des PLU. Concernant les différents modes de gestion, et sur le **repli stratégique**, sont prévus : l'acquisition, le désamiantage, la démolition et l'évacuation de bâtiments de première ligne sur le front de mer de Soulac-sur-Mer, suivis d'une renaturation des sites ; la suppression et l'évacuation de la digue du camping des Sables d'Argent ; la suppression de l'exutoire pluvial du secteur du Signal. En matière de **lutte active souple**, sont prévus : l'accompagnement des processus naturels en lien avec l'ONF et le Conservatoire du Littoral, notamment dans le cadre de projets de réaménagement durable des plages ; une communication et une sensibilisation sur les milieux dunaires ; des études complémentaires en vue des travaux de rechargements massifs et d'entretien à partir des sables dragués dans la passe d'entrée de la Gironde. Enfin, en ce qui concerne la **lutte active dure**, sont prévus : la préfiguration d'une gestion cohérente des ouvrages et la concertation avec le Grand Port Maritime de Bordeaux et l'Etat (brise-mer des Huttes et des Arros) ; des études et travaux de remise à niveau des ouvrages (digues de l'Amélie, épi Barriquand, épi Nord de l'Amélie) ; la définition d'études prospectives sur la protection du front de mer de Soulac-sur-Mer et des ouvrages littoraux.

PRESQU'ÎLE D'ARVERT [17] > FORÊT DE LA COUBRE

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

INTÉGRER LE RISQUE INCENDIE EN PRÉALABLE
DES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT
[RÉALISATION 2015]

Porteur du projet :
Préfecture de la Charente-Maritime

Plan départemental de protection
des forêts contre les incendies



1. Massif forestier de la Coubre
et phare de la Coubre, le plus haut
du département de la Charente-Maritime

2. 3. Signalétique d'information
et réserve d'eau

Contexte local

Le territoire de la Presqu'île d'Arvert comprend les massifs forestiers de la Coubre, deuxième plus grand massif de Charente-Maritime, et des Combots d'Ansoine, propriétés du Conservatoire du littoral. Ces deux massifs, classés en Espace boisé classé, représentent une surface de 12 000 hectares de forêt. Une grande partie du territoire de la Presqu'île d'Arvert est protégée dans le cadre du réseau de protection européen des espaces naturels de grande valeur patrimoniale Natura 2000, et s'inscrit dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). **Sur ce secteur, le risque incendie est majeur** : 200 incendies répertoriés sur un demi-siècle, avec des départs de feux essentiellement dans les zones fréquentées par le public (axes de circulation et parkings). De nombreux équipements de défense de la forêt contre les incendies (DFCI) ont été créés au cœur de la zone boisée. Avec une sensibilité particulière en juillet et août, ce sont **plus de 100 000 personnes susceptibles d'être présentes en simultané sur la Presqu'île d'Arvert**.

Descriptif et état d'avancement du projet

Pour répondre au risque incendie, un plan de protection de la population de la Presqu'île d'Arvert a été validé en 2015. Il s'agit d'un document qui définit pour les services de secours les procédures à mettre en œuvre pour venir en aide aux populations de la Presqu'île d'Arvert en cas de sinistre majeur et ce dans le respect de la priorité donnée à la **sauvegarde des personnes et des biens**. Il détaille les principes d'organisation selon les différents acteurs (Préfecture, Gendarmerie nationale, Police nationale, SDIS, département, DDTM, mairies, Office national des forêts, associations de sécurité civile). Ce document constitue **un outil précieux dans l'élaboration des projets d'aménagement** afin de gérer les problématiques d'accueil du public, de gestion des stationnements ou encore de mise en place d'alternatives douces pour maintenir l'accès à ces secteurs.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

VIEUX-BOUCAU [40]

> LES PLAGES OCÉANES

UN VOLET SPÉCIFIQUE SUR LES RISQUES
DANS LE RÉAMÉNAGEMENT DURABLE DES PLAGES
[RÉALISATION 2020]

Porteur du projet :
Commune de Vieux-Boucau

Coût global de l'opération :
3.4 M € HT

Financement de l'opération :
Commune de Vieux-Boucau, Etat,
Région Nouvelle-Aquitaine
(tourisme et environnement),
Département des Landes

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études
préalables et opérationnelles du projet,
Accompagnement technique sur la prise
en compte des risques,
Valorisation du projet (accompagnement
à la communication)

Aménagement durable des Plages

Poste de secours mobile en bois



1. 3. Vues aériennes
de Vieux-Boucau et du Lac Marin

2. Réaménagement de l'entrée
de la plage centrale de Vieux-Boucau

Contexte local

Lorsqu'en 2015, la commune de Vieux-Boucau s'engage dans le réaménagement de ses plans plages en vue de moderniser son offre d'accueil, le choix est fait de porter **un volet spécifique à la gestion des risques** afin de pérenniser les activités économiques par le choix d'aménagements plus durables. C'est le choix de la résilience comme principe d'aménagement des sites pour garantir la sécurité des biens et des personnes qui a porté la mise en œuvre de ce projet. Les interventions sur ce secteur proposent une nouvelle place aux modes de déplacements alternatifs à la voiture, ainsi qu'une nouvelle identité paysagère dans les espaces publics. Un travail spécifique est également réalisé autour des équipements d'accueil et des espaces d'animation rénovés et repensés pour plus de confort, de sécurité et de convivialité. Enfin, le projet de réaménagement s'accompagne d'une initiative autour de la gestion des déchets et de la mise en œuvre d'une opération plages « sans poubelles » dès 2017.

Descriptif et état d'avancement du projet

Au-delà des actions en matière de changement de fonction de parkings en place conviviale piétonne, du renforcement de l'offre de stationnements vélos, d'un programme de végétalisation important, de reprise des accès plages et d'importants travaux dunaires, le projet prévoit **un espace réservé pour la relocalisation de 2 restaurants-bars, menacés à court-moyen terme par l'évolution du trait de côte**. Sur ce même secteur, le poste de secours fera l'objet d'une démolition et d'un remplacement par un équipement mobile et réversible.

La première tranche des travaux a été réalisée en 2020.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

SAINT-CLÉMENT DES-BALEINES [17]

> PAPI DE 2^{ÈME} GÉNÉRATION SUR L'ÎLE DE RÉ

GESTION COMBINÉE DES RISQUES
SUBMERSION MARINE ET ÉROSION CÔTIÈRE
[RÉALISATION EN COURS]

Porteur du projet :
CdC Île de Ré

Financement de l'opération :
CdC Île de Ré, Etat,
Département de la Charente-Maritime

Coût global de l'opération :
32 M € HT (montant global du PAPI
pour la période 2021-2026),
dont 2 M € HT pour l'action de Zanuck

Accompagnement GIP Littoral :
Participation aux comités techniques
et de pilotage du PAPI

Programmes d'actions
de prévention des inondations



1. Vue aérienne de la pointe de l'Île de Ré

2. Digue des Doreaux
à Saint-Clément-des-Baleines

3. Plage de la Conche des Baleines

Contexte local

L'Île de Ré est un territoire particulièrement exposé au **risque de submersion marine**, historiquement impacté par des événements exceptionnels lors des périodes automnales et hivernales. Suite à la tempête Xynthia de février 2010, la CdC de l'Île de Ré a décidé de lancer l'élaboration d'un PAPI. Ce premier PAPI par plan a été labellisé par la Commission Mixte Inondation en 2012 pour un montant de 45 M €. Dans la continuité des actions engagées, et dans une perspective de plus long terme, la CdC a élaboré un nouveau projet de PAPI, récemment proposé à la commission, portant sur la période 2021-2026 pour un montant prévisionnel de 32 M €. Il reprend une partie des actions non engagées à ce jour et en propose de nouvelles, sur base d'une analyse détaillée de **plusieurs scénarios alternatifs de gestion**. La stratégie met ainsi en œuvre les orientations de la Stratégie locale de gestion du risque inondation, avec le développement de mesures douces en complément des travaux axés uniquement sur une reprise des ouvrages existants afin de garantir une protection de 80% du territoire. Elle prend en compte le changement climatique avec des ouvrages intégrant la surélévation projetée du niveau de la mer et des réflexions sur la résilience du territoire, et porte des actions en faveur du développement de la culture du risque.

Ce nouveau PAPI s'intègre ainsi dans une démarche globale, systémique et partagée avec les acteurs du territoire : gestion du trait de côte dans sa globalité et des espaces rétro-littoraux. Il répond ainsi à certains secteurs non aménagés du littoral rétais, conjointement exposés aux risques de submersion marine et d'érosion côtière, comme c'est le cas avec le cordon dunaire de la Conche des Baleines (Pas de Zanuck).

Descriptif et état d'avancement du projet

Dans un secteur très sensible aux phénomènes érosifs (suivi effectué via l'observatoire local du littoral de l'Île de Ré) et en présence d'un cordon dunaire assez étroit, les enjeux situés en arrière du **cordon dunaire de la Conche des Baleines** sont vulnérables au risque de submersion marine en cas de brèche. Ce deuxième PAPI prévoit ainsi le renforcement et la protection du **cordon dunaire**. Sur ce secteur, la CdC a fait le choix d'engager **un mode de gestion souple (rechargements en sable, mise en place de ganivelles et végétalisation) pour gérer cette problématique d'aggravation du risque de submersion marine** par le risque d'érosion côtière. Un **plan de gestion des sédiments** a été réalisé pour définir les modalités de mise en œuvre de l'action. En parallèle, la CdC pilote également **un observatoire local** de son littoral depuis 2013.



- 1. Plage médocaine [33]
- 2. Côte Basque [64]
- 3. Mimizan [40]
- 4. Île d'Oléron [17]



— LA PLAGE —

Un espace emblématique et lieu d'innovation

Tous les territoires littoraux n'ont pas de plage, mais lorsque c'est le cas,
la plage est le moteur de la destination.



En regardant un peu en arrière, on se rend compte que les choses n'ont pas fondamentalement changé : la très grande majorité des visiteurs continue de se rendre sur des plages surveillées pendant la période estivale pour se reposer, bronzer et se baigner. Mais l'accroissement démographique des territoires littoraux et des agglomérations à proximité, l'évolution des temps libres, le développement des pratiques sportives questionnent tout autant l'aménagement que le fonctionnement de ces secteurs naturels, fragiles voire dangereux. La pression monte dès les premiers beaux jours sur des plages qui ne sont pas toujours surveillées. L'été, les services communaux sont sur-sollicités, et la saturation menace, à certains endroits et certains moments, la qualité de l'espace et de l'accueil.

La seule réponse par l'aménagement ne suffit pas. Si elle répond à l'indispensable adaptation des sites aux nouvelles pratiques de mobilités et à l'atténuation de l'impact de la fréquentation sur les abords naturels, les moyens alloués par les collectivités pour gérer et faire face à une fréquentation qu'elles ne contrôlent qu'en partie sont aussi interrogés. Les pratiques se développent et appellent plus de régulation. La plage est un espace emblématique pour lequel les collectivités mettent en œuvre d'importants moyens humains, techniques et financiers. Chaque plage a vocation à s'appuyer sur un plan de gestion et d'aménagement pluri-annuel co-construit avec tous les acteurs du site. La plage est aussi un espace qui favorise l'imagination et sur lequel l'expérimentation trouve toute sa place : pratiques sportives, gestion des déchets, constructions réversibles et démontables, etc. Toutes ces innovations ont ensuite été portées à une échelle plus large. Ainsi, aménager et gérer durablement la plage, c'est :

- . **préserver et protéger** les habitats et les paysages ;
- . **connaître la fréquentation** quantitative et qualitative des sites pour mieux la gérer, la canaliser voire la reporter ;
- . **assurer la sécurité** des personnes et l'entretien général ;
- . **intégrer les risques** érosion et submersion et mettre en œuvre des mesures d'adaptation en lien avec les stratégies de gestion des risques ;
- . **assurer l'accueil** de tous les publics ;
- . proposer des alternatives à la voiture individuelle et **renforcer les modes doux** d'accès aux plages ;
- . **prendre en compte tous les usages pour limiter les conflits** : baignade, promenade, pêche à pied, surf, nautisme, etc. ;
- . renforcer la gestion environnementale sur les plages et leurs abords.



| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | |

LACANAU [33]

> PLAGE SUPER SUD

RÉAMÉNAGEMENT DURABLE
[REALISATION 2018]

Porteur du projet :
CdC Médoc Atlantique, ONF

Financement de l'opération :
CdC Médoc Atlantique, Etat,
Région Nouvelle-Aquitaine (tourisme),
Département de la Gironde

Coût global de l'opération :
1 M € HT

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études
préalables et opérationnelles

Aménagement durable des plages



Contexte local

Grand site océanique, le secteur Sud de Lacanau s'étend de la plage Sud jusqu'au parking du Lion. Il s'agit d'un plan plage nature, très peu équipé, offrant une belle capacité de stationnement sous la pinède. Du fait de la progressive disparition des fonctions de baignades sur la plage centrale de Lacanau, en raison de la problématique générale d'érosion, il devenait nécessaire d'**anticiper le futur report de fréquentation** sur les plages Sud et Sud-Sud (ou Super Sud) accessibles depuis le parking du Lion. Il s'agissait aussi de **donner plus de place aux piétons et vélos, de protéger le milieu dunaire et la forêt de protection**, d'apporter quelques équipements nécessaires aux usagers permettant de préserver le site de toute nuisance et d'éviter des perturbations dans les quartiers résidentiels proches.

Descriptif et état d'avancement du projet

Les travaux, réalisés au cours de l'hiver 2019-2020, ont permis la protection et la restauration des milieux naturels avec une canalisation des flux piétons par des accès sécurisés (caillebotis, clôtures), une limitation des siffle-vents et la pose de branchages. L'amélioration des déplacements doux avec la création de parkings à vélos, la reprise de pistes cyclables et la création d'arrêt-navette, assure désormais **la connexion piétonne du site avec le reste de la station jusqu'à son front de mer**.

Un travail visant à améliorer la circulation de manière générale à l'échelle du site a également été réalisé avec la reprise du parking existant et la création d'un nouveau parking permettant de desservir la nouvelle zone de baignade au Nord du site. Au global, sur ce site qui accueille chaque année 270 000 visiteurs, et dont la fréquentation est amenée à s'accroître, l'offre de stationnement a été reconfigurée pour une meilleure connexion avec les accès plages. Enfin, quelques équipements ont également été aménagés pour permettre un accueil du public sur un site dont l'attractivité ne faiblit pas : création de toilettes sèches, installation de nouvelles tables de pique-nique et d'**une aire de dépose unique des déchets en sortie de site** ; amélioration globale de la signalétique sur le site.



1. Réorganisation des accès
à la plage : suppression des accès
ne menant pas aux secteurs surveillés,
canalisation des flux

2. Aménagement d'une continuité
piétonne reliant le secteur Super Sud
au front de mer

3. Aménagements légers :
parkings à vélos et toilettes sèches

Récréation, contemplation, consommation, compétition, observation... la plage est un peu tous ces possibles, en fonction de sa matérialité, sa configuration marine, sa localisation sur le territoire, etc. C'est de la diversité des usages possibles de la plage que chaque territoire littoral tire son attractivité. Et dans le même temps, c'est dans la cohérence des réponses apportées d'une plage à l'autre, que l'on pourra espérer les changements de comportement nécessaires pour une cohabitation apaisée.

Sur toutes les plages et finalement bien au-delà, des initiatives visant à construire une gestion plus environnementale se multiplient (plages « 0 déchet », plages « 0 plastique », plages sans poubelles, bacs à marée, etc.). Elles montrent comment les collectivités et les usagers sont prêts à changer pour des comportements plus vertueux, comment la plage peut être ce lieu où l'on expérimente. Et si beaucoup d'initiatives sont encore concentrées sur les déchets, les champs d'intervention sont encore nombreux : gestion de l'eau, nettoyage des plages, etc.

> Sur les plages aux ambiances naturelles, océaniques ou lacustres, si caractéristiques de notre région, l'objectif est de réussir à **maintenir l'ambiance sauvage**, par des aménagements légers et réversibles, un juste calibrage des équipements et des services en prenant appui sur une connaissance fine de la fréquentation, des choix de matériaux bruts et aux coloris discrets.

> Sur les secteurs urbains, où la plage est désormais entièrement intégrée (et plus largement la côte) dans l'espace public urbain avec la diversité de pratiques qui le caractérise, l'objectif est d'**empêcher que l'espace public ne finisse par effacer l'espace naturel**.

> Sur les îles d'Oléron, de Ré, d'Aix, autour du Bassin d'Arcachon, des étangs et des courants, la rive a aussi une fonction patrimoniale et esthétique primordiale ; **le bord d'eau est un paysage qu'il faut mettre en valeur et donner à voir résolument**. Il est aussi le support de nombreuses pratiques : promenade, pêche à pied, sports nautiques, etc.

Enfin, en matière d'accessibilité, quelles que soient les caractéristiques des plages, l'objectif est aussi de **co-construire, à des échelles supra-communales** et intégrant les bassins émetteurs, de véritables stratégies d'accueil et d'en assurer une communication cohérente en direction des différents usagers.

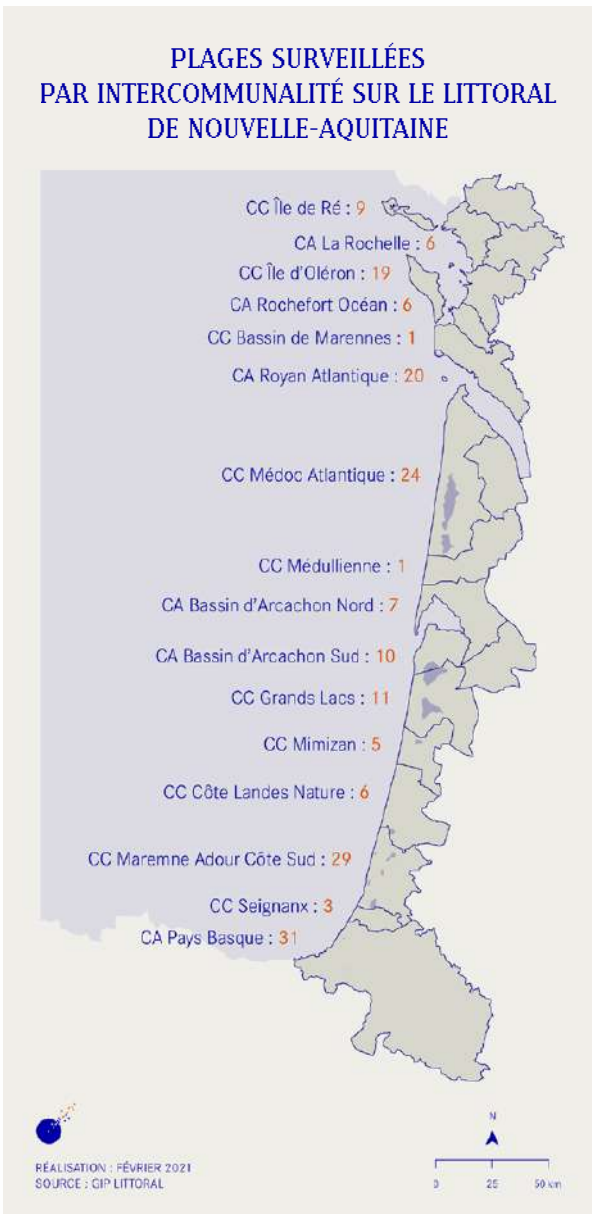
EXPERTISE DU GIP LITTORAL

Schéma Plans plages Nouvelle-Aquitaine et rapport d'évaluation de la politique régionale – publié en 2019

Groupe techniques Plages

Accompagnement de projets innovants : Guide régional Surf, Référentiel technique poste de secours, Données Plages...

Notes techniques : revêtements, gestion environnementale des plages et leurs abords, mesure de la fréquentation...



GRAND-VILLAGE PLAGE [17]

> PLAGE DE LA GIRAUDIÈRE

UN RÉAMÉNAGEMENT DURABLE
QUI PREND APPUI SUR UN REcul GÉNÉRAL DES ÉQUIPEMENTS
[REALISATION 2018]

Porteur du projet :
CdC Île d'Oléron, ONF

Coût global de l'opération :
170 000 € HT

Financement de l'opération :
CdC Île d'Oléron,
Département de la Charente-Maritime,
Région Nouvelle-Aquitaine (tourisme),
Commune de Grand-Village

Accompagnement GIP Littoral :
Valorisation de la démarche

Aménagement durable des plages



Contexte local

La plage de la Giraudière sur la commune de Grand-Village Plage est l'une des premières plages océanes accessibles dès l'entrée sur l'Île d'Oléron et l'une des plus fréquentées. L'orientation « Nature » retenue dans le cadre des nouveaux aménagements ne l'empêche pas de maintenir un haut niveau d'accueil avec le maintien en rétro-littoral des activités nautiques. Le site de la Giraudière se situe sur un secteur à érosion importante, de l'ordre de **10 à 15 mètres de recul par an**. Il a fait l'objet de plusieurs réaménagements ces dernières années. En 2014, après un recul de la dune de plus de 40 mètres suites aux tempêtes, des **travaux d'urgence** avaient déjà été entrepris. En 2017, il est décidé de repenser l'accueil à long terme et d'opter pour **le mode de gestion de repli stratégique**. **Par anticipation, la nouvelle aire d'accueil est reculée de plus de 400 mètres.**

Programme Oléron Qualité : En 2005, la Communauté de Communes a élaboré un schéma cohérent d'organisation de l'accueil, des accès et des activités présentes sur les plages de l'Île d'Oléron ainsi qu'une charte qui détaille les modalités d'aménagements. En 7 années (2011-2018), 13 sites ont fait l'objet de réhabilitations plus ou moins importantes. Les travaux réalisés sur ces sites ont permis d'améliorer l'accueil des cyclistes en augmentant le nombre de parkings à vélo et en réduisant les espaces de stationnement pour automobiles. Les revêtements de type bitume ont été évités autant que possible, les mobiliers en bois non traités et la signalétique ont également été harmonisés. Un programme sur 3 ans (2019-2021) permettra de réhabiliter environ 25 sites grâce à des cofinancements du Département de la Charente-Maritime (Oléron 21) et de la région (Aménagement et gestion durable des plages).

Descriptif et état d'avancement du projet

Les travaux réalisés durant la période 2018-2019 ont porté sur la suppression de l'ancienne voirie, le recul et le réagencement de la nouvelle zone d'accueil avec la création d'une aire de retournement pour la navette. Ce recul a été accompagné d'une renaturation de la dune et d'une amélioration de la protection des milieux par la mise en place de clôtures et de ganivelles. La reprise de la piste cyclable s'est accompagnée d'une sécurisation de la traversée des pistes et d'une amélioration du parc à vélos (450 places). La reprise des stationnements-automobiles le long de la route a permis de réserver des places PMR et 2 roues, ainsi qu'un arrêt-minute et la création de cheminements piétons balisés. Au global, l'offre de stationnement a été stabilisée sur ce secteur. Enfin, le programme a porté sur une remise à niveau des équipements d'accueil avec la mise en place de bancs en bois, la création d'un bloc de toilettes sèches en bardage bois et le repositionnement d'un food truck et des écoles nautiques (surf et voile) au niveau de la nouvelle aire d'accueil.

| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | LA PLAGE | RISQUES NATURELS | TOURISME & LOISIRS | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION |
|--------------------------------|--------------------------|----------|------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| | | | | | | |

LE PORGE [33]

> PLAGE DU GRESSIER

UNE PLAGE 0 DÉCHET
SUR LE PLUS GROS SITE GIRONDIN
[REALISATION 2018]

Porteur du projet :
Commune du Porge, ONF

Financement de l'opération :
Commune du Porge, ONF,
Etat, Région Nouvelle-Aquitaine (Tourisme),
Département de la Gironde, Ademe

Coût global de l'opération :
1 M € HT pour réaménagement global du site

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études
préalables et opérationnelles
Valorisation de la démarche

Aménagement durable des plages
Modules en bois réversibles en pin maritime

Ci-contre :
Réaménagement de l'accès central
de la Plage du Gressier

| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | LA PLAGE | RISQUES NATURELS | TOURISME & LOISIRS | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION |
|--------------------------------|--------------------------|----------|------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| | | | | | | |



Contexte local

Le maintien de la propreté sur les plans plages est un des principaux postes de dépenses pour les collectivités, avec le nettoyage des plages et la surveillance de la baignade. Testé par l'ONF dès 1993 dans la forêt de Fontainebleau, l'enlèvement des poubelles montre que l'absence de mobilier urbain renforce le caractère naturel du milieu et incite les visiteurs à ne pas jeter leurs déchets au sol. L'objectif principal est de maintenir une forêt propre durablement, au coût le plus bas. La mise en œuvre d'un tel dispositif peut s'appréhender dans le temps, et de manière différenciée selon le niveau de fréquentation des sites. Au Porge, le plan plage du Gressier, est organisé autour d'un grand parking sous couvert forestier d'environ 2500 places. Avec des pics de fréquentation à 25 000 personnes par jour, c'est une des plages préférées des bordelais.

Descriptif et état d'avancement du projet

En parallèle du réaménagement global du site, la commune et l'ONF se sont engagés dans **une suppression progressive depuis 2014 des poubelles sur la plage puis sur l'ensemble du site**, au profit d'une zone de dépose commune en entrée/sortie de site (containers semi-enterrés). Cette action a été conduite dans le cadre d'une approche environnementale globale sur le site : aménagement de passages en greppins, partenariat avec la société Eco-Mégots, nettoyage de plage raisonné, réemploi plastique haute-densité, etc. La démarche s'est accompagnée d'un effort conséquent en matière de **communication et de sensibilisation** pour expliquer les changements de comportements attendus. Une brigade verte a aussi été mise en place pour limiter les dépôts sauvages. La réussite de l'opération se mesure aujourd'hui de manière quantitative : les déchets collectés sont passés de 117 T en 2013 à 6.4 T en 2019, la cinquantaine de dépôts sauvages par jour constatés en 2013 ne sont plus qu'une centaine par saison 6 ans plus tard. D'autres indicateurs sont également à valoriser : les retours des usagers, les demandes formulées par des sites voisins pour s'engager dans des démarches similaires ou encore les retours du supermarché de la commune dont la clientèle demande des pique-niques sans emballage.

CÔTE BASQUE [64]

> APPLICATION KALILLO

AMÉLIORER L'INFORMATION SUR LES PLAGES
[REALISATION 2019]

Porteur du projet :
Agglomération Pays Basque

Ci-contre :
Captures d'écran de l'application Kalilo

| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | LA PLAGE | RISQUES NATURELS | TOURISME & LOISIRS | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION |
|--------------------------------|--------------------------|----------|------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| | | | | | | |



Contexte local

Les plages de la Côte Basque sont confrontées pendant la période estivale à des fermetures liées essentiellement à des problématiques de qualité des eaux de baignade. L'objectif premier de l'application *Kalilo* est de pouvoir **donner de l'information en temps réel** au plus grand nombre. Outre le service rendu qui est indéniable, cette information limite aussi des flux inutiles sur le territoire les jours de fermeture et participe ainsi à une meilleure gestion des sites.

Descriptif et état d'avancement du projet

L'application existe depuis 2019 et donne en temps réel la couleur des drapeaux et l'état d'ouverture ou de fermeture de chaque zone de baignade, en fonction de la qualité des eaux ou par rapport à la sécurité des usagers. Sont également indiqués les horaires de surveillance, les conditions météorologiques de la plage (température de l'air, indice UV, vent et houle) et services (activités, accessibilité et sanitaires). Gratuite, elle est disponible en 4 langues (français, basque, anglais et espagnol). Pour encourager le déploiement de ce type de services numériques qui contribuent pleinement à une meilleure gestion et informations sur les plages, le GIP Littoral a mis en place, en partenariat avec le GIP Atgeri, **une base de données régionale sur les plages** dans **une démarche en open data**.



1. Parking d'Hourtin-Plage [33]



2. Zone 20 à Capbreton [40]



3. Piste cyclable dans la forêt domaniale de Carcans [33]

4. Bus du réseau Txik Txak [64]

MOBILITÉ — & ACCESSIBILITÉ —

Changer de modèle

Dans un contexte de polarisation des territoires,
la mobilité constitue un enjeu de société majeur, qui impose
de repenser la place de la voiture, développer des alternatives efficaces,
mais ce changement implique de remonter la chaîne
d'accessibilité aux territoires littoraux.



Les vacances, ou les instants de loisirs, ne sont pas ceux de l'urgence, des horaires contraints, et de l'angoisse du stationnement. Plus exactement, ils ne devraient pas l'être. On mesure le travail qu'il reste à accomplir pour libérer les usagers de la dépendance à automobile. L'idée n'est pas de produire une politique anti-voiture, mais pour tous les déplacements quotidiens (se rendre à la plage, faire ses courses, etc.), les alternatives à la voiture devraient être systématiques.

En dehors des vacances, la désynchronisation des rythmes de déplacement se poursuit. Des tendances plus récentes sont également observées avec le développement du télétravail. Dans ces conditions et pour tous, **la recherche d'alternatives au modèle du « tout automobile »** est une nécessité. Les solutions existent, sont nombreuses, connues, et de plus en plus adoptées : mobilités actives (piétonne et deux-roues, à motricité assistée ou non), transports en commun classiques (routiers ou maritimes), petits véhicules collectifs de type navette autonome, ou les nouveaux usages (covoiturage, multi-modalité).

Les territoires, qui bénéficient d'une connexion au réseau ferré ou de sa proximité, sont les mieux dotés pour construire une politique concertée de report modal en amont de l'accès. Cela conduit généralement **à reconsidérer la gare, son quartier, les circulations douces à partir d'elle, et à réinsérer l'ensemble dans le fonctionnement du territoire.**

Pour tous les autres, ceux uniquement desservis par la route, ils ne peuvent pas penser leur avenir sans l'accès automobile : il s'agit alors de **pratiquer un chrono-aménagement**⁽⁴⁾ qui incite les usagers à adapter leurs pratiques aux contraintes dès qu'elles apparaissent dès lors qu'elles font l'objet d'informations, et donc d'anticipations possibles.

(4) Chrono-aménagement : penser l'aménagement du territoire en complétant les indicateurs habituels liés au spatial (distance, surface, densité, formes urbaines...) avec des indicateurs temporels (distance-temps entre les territoires, la vitesse moyenne des déplacements...).



Navette maritime assurant la liaison entre Fouras et l'île d'Aix [17]

Mais changer de modèle de mobilité, c'est aussi rendre la mobilité durable ludique, en faire une expérience, une pratique distinctive. Cela peut même devenir le support d'une stratégie de marketing, l'important étant de susciter le désir de se déplacer autrement quelle que soit la solution adoptée.

Aux changements modaux dans le territoire, doivent correspondre des changements modaux d'accès au territoire. Trop de territoires littoraux connaissent une invasion par le flot-automobile. Une réponse durable au problème implique de remonter la chaîne jusqu'à sa source : les principales agglomérations d'où viennent les usagers. **C'est donc très en amont du flux qu'il faut faciliter des alternatives.** Le report modal ne trouvera sa crédibilité auprès des usagers que dans l'efficacité et la fluidité de la chaîne de transport, du point de départ au point d'arrivée, en intégrant le dernier kilomètre. Pour construire cette alternative, les collectivités ont donc aujourd'hui à coordonner et à articuler les offres, les solutions et les infrastructures **dans une logique de rabattement, de transport et de diffusion des personnes.**

La qualité de l'aménagement ainsi que les services proposés sur les lieux de transit (gares, haltes, stations de véhicules en libre-service et conciergerie) constituent un élément majeur de réussite du report modal.

Dans tous les cas, pour l'aménagement, l'impact est considérable, car **c'est tout l'espace public et son réseau viaire qui vont alors être progressivement recalibrés**, pour des territoires allégés de la présence automobile.



En juillet 2018, les collectivités et réseaux de transports en commun de Nouvelle-Aquitaine s'unissent. Le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités est créé pour coordonner, faciliter et façonner une mobilité durable sur l'ensemble du territoire et apporte une réponse aux orientations législatives (loi NOTRe et LOM).

L'objectif est de proposer des solutions de mobilité durables et d'assurer la cohésion entre les territoires et les personnes. C'est une réflexion globale et multi-factorielle qui doit s'amorcer. Pour ce faire, Nouvelle-Aquitaine Mobilités développe des services mutualisés (information voyageurs, solutions billettiques), crée une connaissance partagée (étude multi-modale 2025-2030, tarification, open data) et imagine les déplacements de demain.

Pour les territoires littoraux, l'objectif est de **mettre en œuvre des schémas de mobilités et d'accessibilité** en coopération étroite avec des territoires plus amples (regroupement d'intercommunalités, départements, régions) ou plus lointains (agglomérations, métropole). Dans les territoires qui connaissent une logique péri-urbaine, aucune solution interne ne pourra être conçue sans le lien avec l'aire métropolitaine dont le littoral doit être pensé comme une composante.

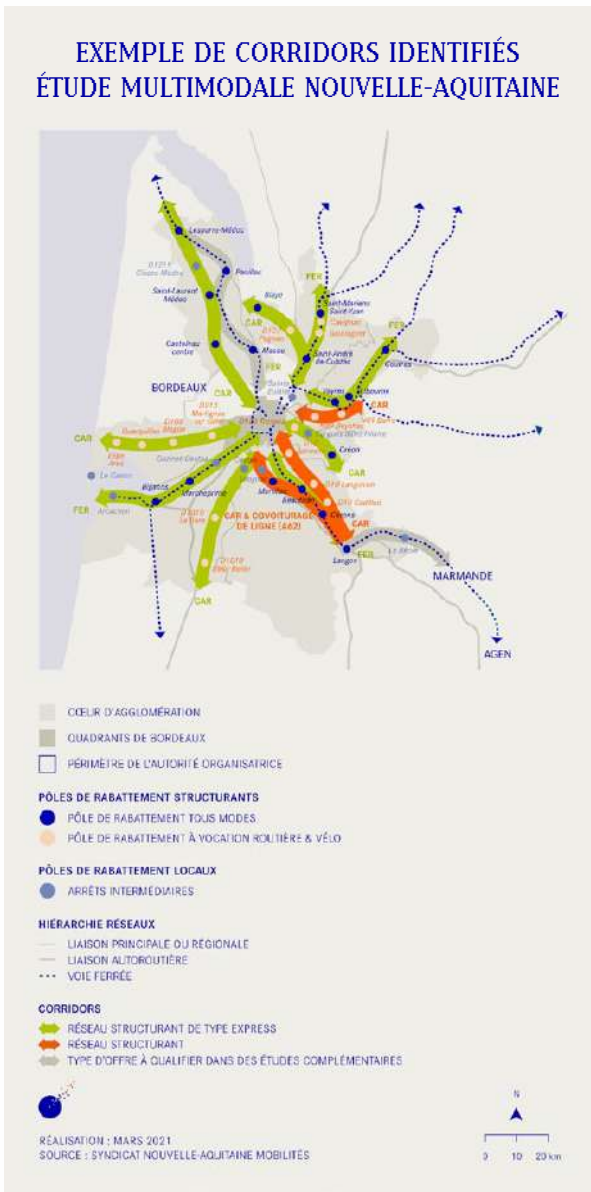
L'objectif est aussi de **passer d'une urbanisation de l'auto-mobilité à une urbanisation appuyée sur les solutions de mobilité durable** : moins de réseaux routiers et d'infrastructures qui étirent la tâche urbaine, et plus de projets articulés aux réseaux de transport en commun et aux mobilités douces.

> Les littoraux urbains ont largement entamé ce changement par la piétonisation de larges secteurs, le développement de services de mobilité électrique, l'organisation des stationnements automobiles en périphérie... La difficulté pour eux est de **concilier ces orientations avec le fonctionnement quotidien de la ville**, qui réclame toujours plus de facilités de circulation.

> Les petites villes et stations touristiques, souvent structurées par des voiries et des espaces de stationnement généreux, ont aussi à mobiliser ces larges emprises publiques pour poursuivre le déploiement des mobilités alternatives à la voiture.

> Partout, repenser la place de la voiture et éviter son omniprésence dans les espaces publics, c'est envisager la reconquête d'espaces libérés pour d'autres usages et répondre à une attente forte des visiteurs et habitants de déplacements sécurisés.

Enfin, l'objectif est aussi de **s'appuyer davantage sur une approche en termes de services**, notamment en mobilisant les outils numériques pour inciter l'intermodalité.



EXPERTISE DU GIP LITTORAL



*Accompagnement des démarches Aménagement Durable de la Station et des territoires touristiques
Accompagnement technique d'études (schémas) et de projets mobilité – accessibilité (schémas vélos, camping-car, stratégie d'accueil Plages soumises à pression métropolitaine, démarche Dune du Pilat...)
Groupe technique mobilité*

AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE [17] > TERRITOIRE « 0 CARBONE »

[EN COURS]

Porteur du projet :
Agglomération de La Rochelle

Coût global de l'opération :
82 M €

Financement de l'opération :
Agglomération de La Rochelle,
Etat, Région Nouvelle-Aquitaine,
ADEME Nouvelle-Aquitaine,
partenaires privés

Appel à projet national
« Territoire d'innovation »



Contexte local

Le territoire de l'agglomération de La Rochelle ambitionne de devenir le premier territoire littoral français à obtenir un bilan « 0 carbone ». Pour parvenir à la neutralité carbone, ce sont plusieurs axes de travail qui sont ciblés : mobilité, énergies renouvelables, rénovation du bâti, économie circulaire, captation du carbone par les milieux naturels.

Un consortium constitué de l'Agglomération, de la Ville de La Rochelle, de l'Université, d'Altantech, et de Port Atlantique, accompagné de 130 partenaires locaux, ont proposé, fin avril 2019, la candidature « **La Rochelle Territoire Zéro Carbone** » dans le cadre de l'appel à projet national « Territoires d'Innovation », géré par la Banque des territoires. Cette procédure initiée par l'Etat est destinée à accompagner des projets innovants de transformation, associant sur le long terme tous les acteurs publics, privés et les citoyens.

Sur l'agglomération rochelaise, les déplacements génèrent 27% des émissions de CO2, et l'ambition de l'agglomération en matière de mobilité douce est maintenant ancienne. Depuis déjà plus de 40 ans, l'Agglomération développe les mobilités douces et partagées (le vélo, les voitures électriques en libre-service, le bus, etc.) et les combine pour permettre de passer du bus au train, au vélo, au bateau... S'y ajoutent les aménagements cyclables (déjà 230 km réalisés), la mise en circulation de bus électriques et hybrides, la location longue durée de vélos électriques... L'objectif est d'être encore plus performant sur toutes ces solutions alternatives à la voiture individuelle pour parvenir à **une diminution de 75% des émissions issues des mobilités d'ici 2040.**

Descriptif et état d'avancement du projet

Après la réalisation du pôle multimodal de la gare de La Rochelle, de nouveaux services ou équipements permettront d'offrir de nouvelles solutions de mobilités douces (**des vélos-cargos hydrogène, des flottes de voitures propres proposées en location aux entreprises...**). De nouveaux outils issus de **l'analyse de données** permettront de mieux coller aux besoins réels de mobilité et d'améliorer la connexion entre les modes, qu'il s'agisse de services publics ou privés, en intégrant bien sûr le covoiturage. Des accompagnements au plus près des personnes et entreprises permettront de trouver les meilleures combinaisons de déplacements propres.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BATI | |
| MOBILITE & ACCESSIBILITE | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | |



1. Entrée dans le port de La Rochelle

2. 3. Déploiement des solutions alternatives : vélos et navettes

CÔTE LANDES NATURE [40] > NAVETTES ESTIVALES

UNE OFFRE EFFICACE EN MILIEU RURAL
[REALISATION 2013]

Porteur du projet :
Côte Landes Nature Tourisme

Coût global de l'opération :
125 000 € par an

Financement de l'opération :
Côte Landes Nature, Communes,
Partenaires privés, régie publicitaire



1. Navette estivale :
arrêt devant un camping
de Vielle-Saint-Girons

2. Belvédère de Contis
à Saint-Julien-en-Born, une des premières
réalisations dans le cadre
du schéma plan-plage

3. Les barques des bateliers qui assurent
la descente du Courant d'Huchet

Contexte local

Composée de 10 communes, la CdC Côte Landes Nature accueille un peu plus de 11 300 habitants. Très étendu du Nord au Sud, entre les courants de Contis et d'Huchet, avec des villages relativement éloignés les uns des autres, le territoire connaît une densité moyenne de **18,2 habitants au km²**. Durant les années 70, la Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine (MIACA) a classé le territoire en « secteur d'équilibre naturel », donnant au territoire cette armature qui lui vaut aujourd'hui le surnom de « parenthèse verte » avec malgré tout un total de 24 000 lits marchands et 20 000 lits non-marchands (4 000 résidences secondaires).

Le développement d'une offre de transport en commun en période estivale, sur un territoire sans aucun transport public à l'année, soulevait donc un certain nombre de problématiques du fait de **la ruralité de ce territoire** et de l'éloignement des points d'intérêt. Pourtant Côte Landes Nature a été l'un des premiers territoires à mettre en place ce service de transports au niveau communautaire en 2013, service dont l'efficacité n'a jamais été démentie depuis sa mise en œuvre.

Descriptif et état d'avancement du projet

Depuis 2013, la Communauté de Communes Côtes Landes Nature gère un réseau de navettes de plages gratuites. Ce sont 3 lignes de bus qui permettent l'été de rejoindre les plages océanes du Cap de l'Homy, de Contis et de Saint-Girons Plage depuis les dix communes du territoire. Tous les villages de l'intérieur des terres sont ainsi reliés au moins une fois par jour aux plages. Un pari audacieux pour ce territoire rural qui mobilise des partenaires privés pour assurer plus d'un quart du financement de ce service par l'intermédiaire :
. d'un partenariat financier qui s'adresse principalement aux hébergeurs (hôtels, campings, aires naturelles). Ceux-ci bénéficient alors d'un point d'arrêt devant leur structure ;
. d'une régie de ventes d'espaces publicitaires sur les bus à destination des prestataires de loisirs, des restaurateurs ou des moyennes surfaces.

En 2019, les navettes estivales ont enregistré **une fréquentation globale de près de 53 000 voyages**, en légère hausse chaque année depuis le lancement des navettes. L'office de tourisme estime que chaque été ce sont en moyenne **250 véhicules par jour en moins qui se rendent sur ses 3 têtes de plages**. Une empreinte carbone qui peut s'estimer à au moins 200 000 km de déplacement de véhicules particuliers sur les deux mois d'été pour cette destination verte. Au-delà de la satisfaction des clientèles en vacances et le soutien réaffirmé chaque année de nombreux hébergeurs et prestataires touristiques, la collectivité se réjouit aussi de voir l'adhésion des locaux (notamment les jeunes et les personnes âgées) à ce service saisonnier. Un réseau cyclable important (plus de 100 km sur le territoire avec en produit vedette « la Véloodyssée ») et des navettes estivales régionales en week-end, depuis les deux gares SNCF de Dax et Morcenx, donnent un vrai sens à la notion d'éco-mobilité sur Côte Landes Nature.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BATI | |
| MOBILITE & ACCESSIBILITE | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & METROPOLISATION | |

LACANAU [33]

> UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL

UNE RÉPONSE CROISÉE AUX ÉVOLUTIONS
EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE REPLI
[EN COURS]

Porteur du projet :
À définir

Coût global de l'opération :
1 M € HT

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études préalables
et opérationnelles, mises en relations sur
l'approche des services,
accompagnement Schéma des mobilités

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques littoraux

Stratégie locale de gestion
de la bande côtière



1. 2. 3. Parkings du front de mer
de Lacanau-Océan

Contexte local

Le projet de pôle d'échange multimodal (PEM) est prévu par le PLU approuvé en 2017. Il met au cœur du projet **la ville des courtes distances** et a pris en compte les orientations identifiées dans l'étude ADS. Ce PEM constitue tout autant une réponse aux enjeux en matière de recul du stationnement du front de mer que d'une évolution globale des mobilités et de l'accessibilité sur la station océane.

Dans le projet de réaménagement du front de mer canalais, les mobilités constituent en effet une problématique prioritaire pour la contribution à la lutte contre le changement climatique, la transition énergétique et la préservation du cadre de vie. La réponse apportée par le schéma des mobilités met l'accent sur la pacification de la ville océane et l'augmentation de la qualité des espaces publics et des usages, ainsi que l'accompagnement, par l'aménagement, au changement des pratiques. **La suppression des parkings littoraux** représente aussi une première action de **relocalisation d'équipements publics** actée dans la stratégie de gestion de la bande côtière. Le projet de réaménagement du front de mer va permettre d'une part de requalifier les espaces publics ainsi libérés de l'emprise de la voiture en affirmant la scène ouverte sur l'océan en prise avec les éléments et la place des mobilités actives, et d'autre part d'engager plus largement le recul de la voiture et des pratiques d'autosolisme dans la ville océane grâce à la création d'un pôle d'échanges multimodal rétro-littoral.

Descriptif et état d'avancement du projet

L'alliance du PEM (rabattement/diffusion) avec le corridor (transport) doit forger la Porte Sud du Médoc. Pour cela, **le PEM rassemblera l'offre de mobilités alternatives à la voiture individuelle**, proposera de l'information aux usagers et offrira des services de mobilité et à la personne contemporains, innovants, en couvert forestier. Il accompagnera le grand projet d'aménagement de mutation vers la ville océane. Les conditions de réussite de ce projet sont multiples : assurer une intégration paysagère et environnementale, définir un modèle économique de PEM rétro-littoral, assurer une intégration paysagère et environnementale, définir un modèle économique de PEM rétro-littoral, disposer d'une offre de services adaptée au contexte saisonnier de la station, mais permettant un fonctionnement à l'année (gestion de l'intermodalités piétonne, vélo, jalonnement dynamique, etc.). Le démarrage des travaux du PEM pourraient être engagés en 2022, en lien avec le projet de transformation du front de mer.

ÎLE MADAME [17]

> REQUALIFICATION DURABLE DE LA POINTE DE PORT-DES-BARQUES

UN ÉQUILIBRE À RETROUVER
ENTRE L'IDENTITÉ INSULAIRE ET L'ACCUEIL DU PUBLIC
[RÉALISATION EN COURS]

Porteur du projet :
Département de la Charente-Maritime,
Agglomération de Rochefort Océan,
Commune de Port-des-Barques

Coût global de l'opération :
95 000 € HT (étude)

Financement de l'opération :
Département de la Charente-Maritime,
Agglomération de Rochefort Océan,
Commune de Port-des-Barques,
Région Nouvelle-Aquitaine, Etat

Accompagnement GIP Littoral :
Suivi de la démarche

Opération grand site estuaire
de la Charente "Arsenal de Rochefort"



1. Île Madame, accessible à marée basse
de la Pointe de Port-des-Barques
par la Passe aux boeufs

2. La Passe aux boeufs

3. Retenue d'eau de mer
à la Pointe de Port-des-Barques

Contexte local

La Pointe de Port-des-Barques constitue le point d'accès à l'Île Madame, un espace emblématique de l'embouchure de l'Estuaire de la Charente, et un site majeur du Département de Charente-Maritime sur les plans paysager et patrimonial. Le Conseil Départemental, la Commune de Port-des-Barques et la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan ont décidé le lancement d'un projet de **requalification durable** de la Pointe de Port-des-Barques et de l'Île Madame, dans le cadre de l'**Opération Grand Site**.

Descriptif et état d'avancement du projet

Ce projet consiste à aménager, à **mettre en valeur et à reconquérir les espaces de la pointe sur le plan écologique et paysager**. En effet, aujourd'hui, les valeurs du site s'altèrent du fait de la multiplicité des usages (camping, tourisme, loisirs, activités conchylicoles, etc.) et de la place prépondérante de la voiture sur ce site sensible.

De nombreuses pratiques sont implantées sur cette pointe, les aménagements existants tentent de répondre aux besoins des usagers, mais sans réelle vision d'ensemble. L'attractivité du site a progressivement amené une fréquentation significative, notamment aux périodes estivales ou lors des grandes marées. L'ambition du projet est donc de trouver **un point d'équilibre entre la conservation de l'identité « d'une presqu'île qui s'étire » et l'exigence d'ouverture au public**.

Le projet de requalification de la Pointe de Port-des-Barques doit se situer dans une échelle temporelle qui permette d'anticiper l'évolution de ce littoral, et doit se traduire par **des aménagements résilients** (qui s'adaptent à l'évolution du trait de côte et aux submersions marines) et évolutifs (réversibles, mobiles, etc.). Elle doit également permettre **une maîtrise des flux et le développement de la pratique des modes doux**. L'étude est en cours sur la période 2020-2022.



1. Villa *Belle époque* à Royan [17]



2. Cabanes tchanquées du Bassin d'Arcachon [33]



3. Biarritz [64]

4. Front de mer de Saint-Trojan-les-Bains [17]

ARCHITECTURE — & PATRIMOINE BÂTI — —

Renouveler et produire les traces contemporaines

La question du patrimoine bâti se pose
sur tous les territoires littoraux.
Entre obsolescence du bâti et enrichissement patrimonial,
la frontière est parfois mince.



La question de ce qui fait patrimoine se pose de manière prégnante en dehors des villes historiques. Un tissu résidentiel qui peut aller de la fin du 19^{ème} siècle aux constructions récentes, avec des qualités constructives très inégales et des typologies plus ou moins spécifiques ; au milieu de quoi émergent des bâtiments publics ou privés, remarquables ou repérables, encore en usage ou non, aux fonctions diverses.

Qu'est-ce qui fait patrimoine dans cette urbanisation, que faut-il conserver et entretenir, et que faut-il remplacer, et en donnant quelle marge d'audace aux propositions nouvelles ? Ces questions animent tous les architectes. Dans le contexte de la station ou de la ville littorale, elles sont plus vives encore, car, à travers elles, peut se jouer **la marque et l'identité, une part de ses emblèmes et les ambiances** qui feront, ou pas, son attractivité.

Le patrimoine bâti, au sens cette fois de ce qui vaut la peine d'être transmis, est ce qu'une collectivité décide de reconnaître comme tel. Tout ne peut pas être figé au nom du patrimoine : il faut aussi produire les traces contemporaines qui rejoindront le patrimoine de demain. Plus qu'ailleurs, **la qualité de la petite production urbaine** (constructions individuelles, petits équipements, aménagement de la voirie) est décisive pour la dynamique du territoire.

Ici, les carrelets, les cabanes tchanquées ; là, Cordouan le roi des phares ; ailleurs, les villas *Belle Epoque* ou les grands hôtels. Une destination se construit aussi par les perles de son architecture monumentale ou profane, qui s'ajoutent aux « monuments » de la nature. Tous les marqueurs n'atteignent pas la même notoriété, mais les actes d'aménagement et d'architecture peuvent produire de petits trésors locaux que les visiteurs sauront apprécier, à partir de l'existant, du pittoresque, de l'insolite, et souvent, de l'audacieux.



Fort de Socoa à Ciboure [64]

De la même manière, la difficile question de certaines friches qui constituent des secteurs à réinterroger en priorité pourra être abordée. L'expérience en matière de reconversion des friches en général montre que c'est dans **la réinvention des usages, donc le changement de destination du lieu**, que les plus belles réalisations adviennent. En révélant pour une autre fonction un ancien hébergement du tourisme social des *Trente Glorieuses*, on montre que le territoire est culturellement vivant et qu'il innove.



Maison traditionnelle sur un arial à Onesse-Laharie [40]

De manière globale, l'objectif est de **réussir à porter le témoignage d'une éco-architecture et de passer le cap de la transition énergétique dans son renouvellement** : matériaux locaux recyclables, modes constructifs simples et économes, bâtiments naturellement climatisés et peu consommateurs d'énergie, conception sobre.

> Les territoires urbains des côtes charentaise, basque et du Bassin d'Arcachon sont très « patrimonialisés » ; elles ont à **maintenir vivante l'idée de patrimoine** et à faire place aux innovations, futur patrimoine du 21^{ème} siècle.

> Les stations touristiques, en particulier celles issues de la MIACA ou fortement influencées par ses modèles, ont un problème de vieillissement générationnel : tout le bâti, public et privé, construit à la même époque (années 1970) arrive à obsolescence massivement. Il faut en garder les meilleures traces, mais aussi **enrichir ce patrimoine de nouvelles formes de qualité** par des opérations de réhabilitation.

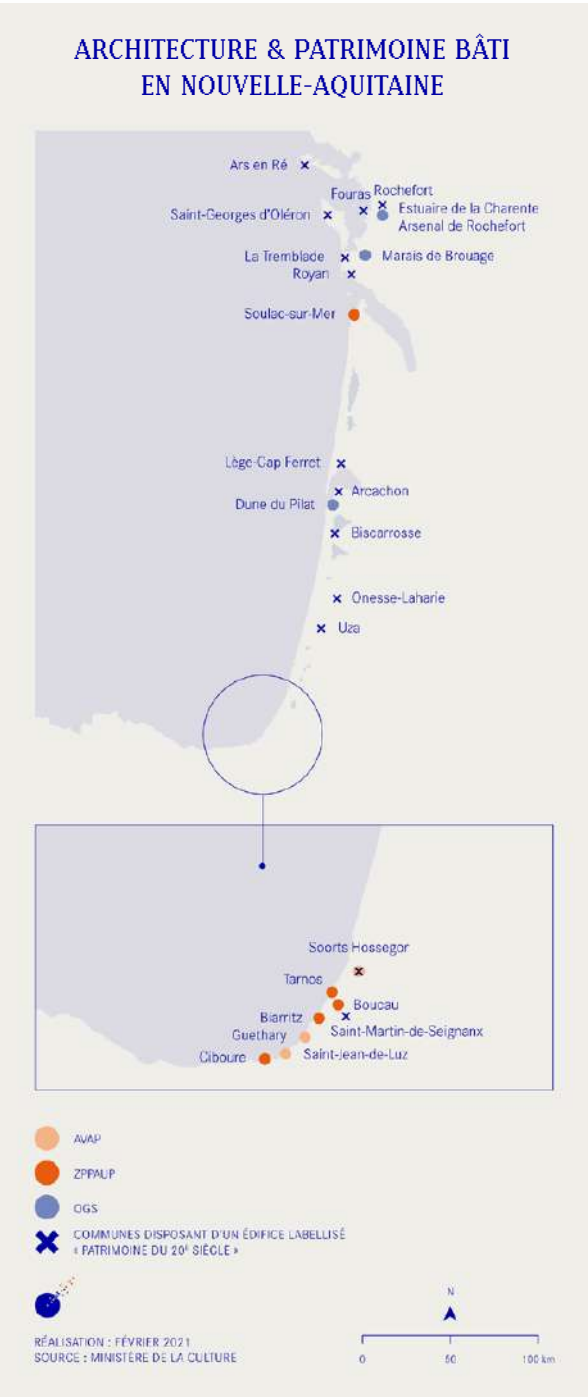
> Les territoires plus marqués par la périurbanisation sont à la fois hétérogènes et peu typés. **La fabrique du patrimoine peut commencer avec la mise en tourisme**, dès lors que le territoire cherche à attirer des visiteurs par son esthétique. La qualité de l'urbanisme, l'ambiance d'un cœur de bourg, le confort de l'espace public ont vocation à contribuer à l'attractivité des destinations : l'urbain, tout autant que l'océan, contribue à l'attractivité des destinations, notamment en rétro-littoral.

Enfin, à l'heure où la pression foncière est de plus en plus forte, **l'identification, l'intégration des friches dans les projets de territoire et leur reconversion** constituent une opportunité pour la mise en œuvre des principes du développement territorial durable, pour repenser l'urbanisme et limiter l'étalement urbain. Les travaux menés, notamment sur le foncier du tourisme social sur le littoral, ont apporté des réponses sur une typologie de friches spécifique du littoral régional. Mais les collectivités ont à explorer cette question des friches plus largement avec le même niveau de questionnement que sur le reste de leur patrimoine (gestion du passé, conservation ou transformation).

EXPERTISE DU GIP LITTORAL



Mémento de la MIACA – publié en 2015
Foncier de l'hôtellerie de plein-air et du tourisme social – publié en 2015



SEIGNOSSE [40]

> UNE CHARTE PAYSAGÈRE & ARCHITECTURALE

| | |
|-----------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

UN CADRE D'ACCOMPAGNEMENT
DE LA TRANSFORMATION DE LA STATION
[EN COURS]

Porteur du projet :
Commune de Seignosse

Financement de l'opération :
Commune de Seignosse,
Etat, Département des Landes,
Région Nouvelle-Aquitaine

Coût global de l'opération :
63 400 € HT

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études préalables
et phases opérationnelles

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques littoraux

Aménagement durable des plages

Espace naturel fréquenté



Contexte local

Construite *ex nihilo* dans les années 60, la station de Seignosse-Océan répondait aux **besoins d'un tourisme de masse naissant** : grands parkings, immenses avenues, immeubles proposant des logements à prix modérés... Ses grands espaces et ses nombreux équipements ont été spécifiquement construits pour accueillir les touristes. Cinquante ans plus tard, la station de Seignosse nécessite une profonde rénovation. L'étude ADS finalisée en 2018 a permis de définir les grands axes d'intervention prioritaires pour construire l'avenir et adapter la station aux évolutions sociales, environnementales et urbaines. La commune a engagé la première étape de cette feuille de route en 2018 autour de la transformation du cœur du Penon avec la requalification de la plage du Penon. Aujourd'hui, la réflexion se poursuit autour d'**une opération de renouvellement urbain** d'ampleur qui cherche à rouvrir et **requalifier les espaces publics**, améliorer les connexions entre les différents points d'intérêt, et ce, par une recomposition globale du secteur (comprenant la démolition et le déplacement de bâtiments en retrait). Pour avancer sur ces 2 secteurs, la commune souhaite s'appuyer sur une charte architecturale, paysagère et environnementale.

Descriptif et état d'avancement du projet

Si le besoin de cette charte a émergé de l'étude ADS, elle devient également une nécessité pour la gestion du bourg, confronté à des projets de promotion urbaine de plus en plus nombreux et denses. Il apparait en effet nécessaire de disposer d'une analyse détaillée des paysages et de l'architecture de la commune, pour construire un état des lieux partagé avec les habitants et les potentiels porteurs de projets. L'étude ADS avait relevé **le manque de lisibilité entre propriétés privées et espaces publics** en cœur de station, les espaces verts des copropriétés se confrontant avec les espaces verts communaux. En matière de paysage, la charte relève donc d'un besoin d'encadrement et d'orientation dans le traitement des espaces non bâtis publics et privés de la station. Par ailleurs, les espaces paysagers sont de manière indifférenciée entre le bourg et la station, sans valorisation ou gestion adaptée aux spécificités littorales. En matière d'architecture, le vieillissement du bâti privé de la station encourage de nombreuses copropriétés à engager des opérations de **ravalements de façades et de rénovation**, sans **cadre commun** permettant d'harmoniser les interventions. Par la mise en œuvre d'un document unique, traitant des aspects paysagers et architecturaux, et spatialisé, sur le bourg et la station, la commune souhaite ainsi construire son développement urbain et paysager en valorisant son identité spécifique.



1. La Lette des Bourdaines, un programme de renaturation d'ampleur à envisager

2. 3. La station du Penon et le pont marchant, un aménagement du milieu des années 60

LA ROCHELLE [17]

> SECTEUR DU GABUT & VILLE EN BOIS

| | |
|-----------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

AMÉNAGER ET PROTÉGER UN SECTEUR
DE HAUTE QUALITÉ PATRIMONIALE
[RÉALISATION 2018]

Porteur du projet :
Communauté d'Agglomération
de la Rochelle, Ville de La Rochelle

Financement de l'opération :
Agglomération de la Rochelle,
Ville de La Rochelle, Etat,
Région Nouvelle-Aquitaine (Environnement),
Département de la Charente-Maritime

Coût global de l'opération :
12.2 M € HT

Programme d'actions
de prévention des inondations



Contexte local

Dans la nuit du 27 au 28 février 2010, **la tempête Xynthia** s'est abattue sur La Rochelle, engendrant une submersion marine d'une ampleur exceptionnelle qui a provoqué 6 décès dans l'agglomération et plus de 280 millions d'euros de dégâts. Cet épisode météorologique extraordinaire a modifié profondément la relation de l'Homme à son territoire et à l'océan. Après les travaux d'urgence, une réflexion sur la protection du littoral contre les submersions marines a été engagée dans le cadre du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) porté par la Communauté d'Agglomération de la Rochelle. La nécessité de protéger les habitants dans **un site de très haute qualité**, comme les quartiers du Gabut et de la Ville-en-Bois situés dans le centre historique de la Ville de La Rochelle, a conduit la commune à mener **une réflexion originale et participative avec les habitants**. La ville a en effet souhaité confier ces travaux à un mandataire paysagiste-concepteur afin d'**intégrer ces ouvrages dans l'espace public** en prenant en compte l'ensemble des usages existant et enjeux patrimoniaux du site. Les **notions de résilience et de mémoire du risque** sont par ailleurs très présentes dans l'aménagement des protections et les différentes phases de concertation qui ont pu être menées autour dans le cadre de ce projet.

Descriptif et état d'avancement du projet

Les travaux ont démarré en janvier 2017. Avant d'aboutir à la réalisation de ces travaux, quatre approches différentes ont été étudiées afin d'aboutir au principe de protection le plus pertinent. En effet, sur chaque secteur, la logique a été de voir prioritairement les possibilités de délocaliser les enjeux, d'adapter le bâti, d'accepter du débordement ou, en dernier recours, de durcir le trait de côte avec la mise en place d'ouvrages de protection. Une approche « coût/bénéfice » a également été réalisée afin d'identifier le scénario le plus pertinent. Compte tenu de la qualité patrimoniale et paysagère des quartiers du Gabut et de la Ville-en-Bois, de la diversité des usages et du caractère touristique de la Ville de La Rochelle, **ce ne sont pas uniquement des ouvrages de protection qui ont été conçus, mais aussi de nouveaux espaces publics tenant compte des risques de submersion**. Les dispositifs anti-submersion sont totalement intégrés dans l'aménagement du site et préservent le paysage et les usages. De la ville au front de mer, les ambiances paysagères ont été conservées et renforcées avec un passage progressif, d'une ambiance urbaine à un esprit plus littoral sauvage. Des opérations majeures ont été menées sur les secteurs du Square de l'Armide, sur le Quai du Gabut, au pied de la Tour Saint-Nicolas (cf. photographies). Devant la médiathèque, c'est la réhausse de la voirie qui assure la protection, la ville a profité de cet aménagement pour réaliser une réduction de l'emprise dédiée à la voiture et proposer une piste cyclable. En s'éloignant du centre, on retrouve des protections plus classiques avec des murs en bétons, intégrés dans des espaces verts où des équipements récréatifs ont été imaginés (tables de pique-nique, etc.) Enfin, plusieurs signaux visant à instaurer une mémoire du risque ont été imaginés : d'abord une **installation Land Art** réalisée avec le public invité à peindre les troncs des arbres en bleu sur deux niveaux. Il s'agit dans un premier temps de rappeler la hauteur d'eau atteinte lors de la tempête Xynthia, et dans un second temps de présenter le niveau à atteindre pour se protéger d'un événement Xynthia intégrant une hausse du niveau marin de 20 cm. Sur l'ensemble du littoral de l'agglomération, près de 60 repères de laisses de mer ont également été installés pour rappeler les niveaux d'eau atteints lors de Xynthia.



1. Secteur du Square de l'Armide : l'ouvrage de protection est composé de murets, de bancs dont l'assise se relève, et de batardeaux qui s'appuient sur des bâtiments existants

2. Quai du Gabut : 150 mètres d'ouvrages amovibles qui sont positionnés au niveau des restaurants et qui permettent de conserver la vue sur le bassin

3. Au pied de la Tour Saint-Nicolas, des anciens remparts ont été découverts au cours des fouilles archéologiques ; le travail avec l'ABF a conduit à proposer des blocs en pierre qui rappellent ces remparts pour assurer la protection

DUNE DU PILAT [33]

> VILLAGE DE CABANES

RECHERCHE DE L'ÉCRITURE ARCHITECTURALE INITIALE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Syndicat Mixte de la Dune du Pilat

Financement de l'opération :
Région Nouvelle Aquitaine
(tourisme et environnement)
Département de la Gironde
(environnement),
Etat (sur la partie études)

Coût global de l'opération :
4.5 M € HT dont 2 M €
pour le Village de cabanes,
1.9 M € pour les aménagements
en faveur de l'écomobilité
et traitement paysager
et 0.6 M € pour le parcours de visite
et le village éphémère

Politique nationale
des grands sites de France



1. Constituée d'environ 60 millions de m³
de sable, la dune du Pilat culmine
entre 100 et 115 mètres
selon les années

2. 3. Projet de village de cabanes



Contexte local

Appartenant aux dunes côtières d'Aquitaine, la Dune du Pilat est, à ce jour, **la seule dune toujours en mouvement de ce système**. Elle se déplace de 1 à 5 m par an vers l'Est sous l'influence des vents dominants et des marées et recouvre peu à peu le massif forestier adossé à son versant Est. C'est l'espace naturel le plus fréquenté en Nouvelle Aquitaine. Afin de maintenir l'accessibilité à tous dans de bonnes conditions de visite **sans nuire à l'esprit des lieux de ce site classé**, le Syndicat Mixte de la Grande Dune du Pilat, préserve, réhabilite et met en valeur ce monument naturel. Depuis 2007, date de création du syndicat, celui-ci met en œuvre, un vaste projet de développement durable et de gestion pérenne visant à redonner à ce site emblématique toute sa dimension paysagère, culturelle et économique, et ce, dans le respect du cadre de vie des habitants. Il contribue également à instaurer une synergie avec les acteurs et partenaires du territoire et à asseoir le rayonnement de la Dune sur ses valeurs environnementales. Décliné en actions concrètes, ce programme se traduit notamment par des procédures d'acquisitions foncières menées avec le Conservatoire du Littoral, la restauration et la protection des secteurs les plus fragilisés, l'amélioration du dispositif d'accueil, la gestion des usages et activités, et enfin l'élaboration d'outils d'interprétation et de communication de sensibilisation.

Descriptif et état d'avancement du projet

Devenu pleinement propriétaire de l'emprise foncière de l'espace d'accueil emprunté par les deux tiers des visiteurs, le syndicat peut dorénavant agir de façon globale et cohérente pour requalifier le dispositif implanté à la fin des années 80 et améliorer les services dédiés au public. La première étape du projet consiste à réhabiliter le village de cabanes, avec **un retour à l'écriture architecturale initiale et l'esprit originel**, une mise aux normes en termes d'accessibilité, une plus grande cohérence entre les différents espaces (4 000 m²) et une meilleure lisibilité des services et usages (accueil et information, sanitaires, commerces, animations pédagogiques, etc.). Au-delà, la 2^{ème} phase de travaux impactant principalement les zones de stationnement a vocation à optimiser leur usage, à développer une alternative à la voiture, à mieux accueillir les visiteurs les plus vertueux et à offrir une image du site plus qualitative. En complément, sera mis en place un parcours de visite qui guidera le public, donnera du sens à sa visite et étendra le périmètre et l'intensité de l'expérience vécue. **La recherche d'un point d'équilibre entre tourisme et environnement** aura guidé toute la phase d'élaboration du projet. Les études préalables, menées en concertation avec l'ensemble des partenaires du syndicat, les services de l'Etat, et avec l'appui d'un paysagiste conseil, ont permis ainsi d'aboutir à un projet fédérateur. L'utilisation d'espèces endémiques, le choix précis des matériaux, le traitement des sols et la renaturation de certaines zones garantissent sa parfaite intégration paysagère et préserveront la personnalité du Grand Site. Les travaux s'étaleront sur 16 mois à partir d'octobre 2021. Pendant cette période, un village « éphémère » sera installé pour assurer la continuité du service public.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

CÔTE BASQUE [64]

> DOMAINE D'ABBADIA & SES FERMES

RESTAURATION DE LA MAISON ASPOROTSTTIPI
[RÉALISATION 2015]

Porteur du projet :
Conservatoire du Littoral,
Département des Pyrénées-Atlantiques

Financement de l'opération :
Conservatoire du Littoral,
Département des Pyrénées-Atlantiques,
Europe (Interreg - POCTEFA),
Région Nouvelle-Aquitaine

Coût global de l'opération :
2 M € HT

Projet Txinbadia réunissant
le Conservatoire, le Département,
le CPIE littoral basque,
la commune d'Hendaye
et le Gouvernement basque



Contexte local

Le Domaine d'Abbadia est marqué depuis le milieu du XIX^{ème} siècle par la figure d'Antoine d'Abbadie (1810-1897) qui lui a légué son nom. Il acquit **une propriété de 415 hectares** entre Hendaye et Saint-Jean-de-Luz et y fit construire un château-observatoire.

Aujourd'hui, ce monument appartient à l'Académie des Sciences. Sa silhouette néo-gothique constitue un élément indissociable du paysage. Le domaine vendu au Conservatoire du Littoral à partir de 1979 regroupe, sur 64 hectares, plusieurs maisons et anciennes fermes rappelant le passé agricole du site et qui ont, aujourd'hui, chacune une vocation. Le public est accueilli et informé gratuitement à Asporotsttupi. La gestion du domaine est pilotée à Larretxea où se trouve également un centre de ressources. Nekatoenea abrite depuis 1998 des artistes en résidence et accueille les groupes en animations. En 2014, le Conservatoire a racheté la dernière maison du site, Katalinkoenea.

Descriptif et état d'avancement du projet

A la suite d'un audit stratégique, les partenaires valident la restauration de la maison Asporotsttupi pour y créer **un centre d'accueil et d'interprétation de la Corniche basque**. Le projet comprend la restauration extérieure et intérieure, l'aménagement scénographique et l'aménagement des abords du bâtiment (parvis, stationnements et liaison PMR, création d'un point de vue accessible). Malgré les aménagements intérieurs contemporains, Asporotsttupi conserve son identité architecturale et la plupart des traits caractéristiques de la maison du Labourd. Le rôle fondamental de la maison, l'ETXE, dans la société traditionnelle basque, sur les plans économique, social et religieux, est pris en compte.

Asporotsttupi, maison de la Corniche basque, propose une exposition permanente sur les richesses de ce territoire (géologiques, faunistiques, floristiques, activités humaines passées et présentes) ainsi que des expositions temporaires (3 à 4 par an), des conférences et des projections. Un très grand nombre de sorties thématiques et d'ateliers de découverte sont proposés par le CPIE Littoral basque au départ de cette maison. Inaugurée en 2015, Asporotsttupi dispose depuis 2020 d'une aire de stationnement qui va lui permettre d'atteindre **une fréquentation-cible fixée à 50 000 visiteurs par an**.



1. Maison Asporotsttupi
(après travaux)

2. Bolero, ancienne discothèque
(avant travaux)

3. Cheminement accessible
aux Personnes à Mobilité Réduites
permettant d'aller de la maison
à un point de vue sur l'océan

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

HOURTIN [33]

> FRICHE DU CENTRE DE FORMATION DE LA MARINE

UNE REQUALIFICATION D'ENVERGURE POUR CE SITE EN FRICHE
[EN COURS]

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement à l'étude préalable,
accompagnement technique
sur la stratégie foncière (lien EPF...)

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques littoraux



1. 2. 3. Les bâtiments de la friche du CFM

Contexte local

Au Nord du Lac de Carcans-Hourtin, le site de Contaut accueillait le Centre de formation de la Marine nationale (CFM) jusqu'à sa fermeture en 2000, suite à la réforme du service obligatoire. Le site s'étend sur près de 27 hectares sur les bords du lac, et dispose d'une constructibilité de 60.000 m² de bâti. Son histoire, sa localisation et son potentiel foncier en font un lieu stratégique et emblématique pour le territoire médocain. **Le site s'enfriche depuis sa vente par la commune en 2003 à un propriétaire privé.** Les différents projets proposés par celui-ci n'ayant pas su aboutir, la collectivité a décidé de reprendre en main l'avenir du site. La définition d'un projet partagé pour le site a été élaborée dans le cadre de l'étude ADS finalisée en 2019.

Descriptif et état d'avancement du projet

Le programme d'action issu de l'étude ADS prévoit en premier lieu de mettre en place une **Déclaration d'utilité publique pour rendre possible l'acquisition du foncier par l'EPF.** Avec la création d'un cheminement public en modes doux au bord de lac, la protection des paysages de ce site classé et des milieux, c'est d'abord **le maintien d'un accès aux berges du lac à tous** (habitants de la commune, visiteurs) qui est recherché.

Le projet prévoit ainsi **un programme mixte pour créer un nouveau « quartier médocain »** à 3 km de l'océan comprenant une nouvelle voie de desserte en cœur de site, des équipements publics (locaux administratifs pour l'intercommunalité, pôle sport avec réhabilitation de la piscine), des logements type villas (lotissement avec cahier des charges HQE), une partie des logements individuels réservés pour de la résidence principale (logements en accession sous condition de revenus soumis à un Bail Réel Solidaire), et enfin, des locaux type pépinière d'entreprise/tiers lieux adossés au programme public.

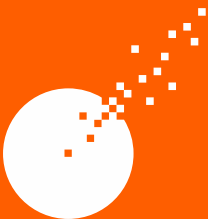
{ 3 }

DES GRANDS PRINCIPES AU PROJET LOCAL



MÉTHODE

PRÉSENTATION
DES GRANDS DISPOSITIFS





1. Carrelet à Meschers-sur-Gironde [17]
2. Port de Saint-Jean-de-Luz [64]
3. Arcachon [33]
4. Mimizan [40]

— DES GRANDS PRINCIPES — AU PROJET LOCAL

MÉTHODE



Les principes d'aménagement et de gestion durable concernent tous les territoires littoraux, sans distinction de taille ou de contexte. Pour réussir ce changement, les acteurs devront être attentifs et innovants sur :

> La prise en compte et l'intégration dans leur diagnostic et leur scénario d'aménagement et de gestion durable des interactions entre les différents sujets.

Relocaliser ou protéger un front de mer, réaménager un plan plage, valoriser un espace naturel fréquenté, dans tous les cas il s'agira de mettre en oeuvre un programme d'action global qui convoquera une grande partie des sujets évoqués jusqu'ici. Alors, quand sur un même secteur les enjeux liés aux risques, aux évolutions touristiques, environnementales, ou encore urbaines sont présentes, le projet doit offrir **l'opportunité d'inventer un territoire plus résilient**.

Pour accompagner le changement, le GIP Littoral dispose de cadres méthodologiques avec des entrées thématiques, mais il cherche aussi à **croiser les démarches lorsque cela est nécessaire** : un traitement spécifique des risques sur un plan plage, une approche économique pour la relocalisation d'un équipement touristique, un réaménagement transitoire d'un front de mer pour prendre en compte la gestion des risques...

C'est au tout démarrage des projets, lors de l'identification des besoins, et donc préalablement à la rédaction des cahiers des charges, que ce travail doit être réalisé. Les porteurs de projets du littoral peuvent s'appuyer sur le groupe technique stratégique du GIP Littoral qui est informé du lancement de chaque démarche, et qui peut porter un avis sur cette étape-clé de la réussite du projet.

> **Les échelles de réflexion et les périmètres d'intervention** requièrent la plus grande attention, car c'est parfois sur des périmètres élargis que se trouvent les solutions. Cette prise en compte des échelles multiples permet tout autant de mieux percevoir les enjeux que de mobiliser les bons partenaires au regard de leurs compétences.

Dans le cadre des stratégies intégrées sur la gestion des risques, le périmètre est généralement celui de la cellule hydro-sédimentaire permettant ainsi d'appréhender les impacts des choix de gestion. Mais c'est aussi dans la profondeur du territoire qu'il convient d'être attentif car c'est le plus souvent sur des périmètres élargis que les solutions pourront se trouver en matière de recomposition.

De la même manière dans le cadre des projets d'aménagement, le cahier des charges doit correctement appréhender les échelles de réflexion, plus larges que les échelles opérationnelles. La question des périmètres renvoie étroitement aux questions de compétences et à la mobilisation d'un large réseau d'acteurs qui rendent la réalisation des projets possibles.

Là aussi, c'est en phase préalable que le sujet est à traiter afin d'associer, dès le lancement, les partenaires et acteurs concernés.



Débouché du Courant d'Huchet sur la plage de Moliets-et-Maâ [40]

> **La co-construction des projets** ; car pour aménager et gérer durablement le littoral, ce sont tout autant les collectivités locales, les services de l'Etat, les habitants, les associations locales, les professionnels, les entreprises, que les opérateurs touristiques qu'il faut mobiliser et associer. La première vertu de la co-construction des projets réside dans la sensibilisation et le partage d'un diagnostic commun, étape décisive pour que le projet soit accepté et qu'il réponde aux spécificités locales.

Sur tous les sujets, les besoins de sensibilisation, d'acculturation et d'information restent majeurs pour que les enjeux et les solutions mises en œuvre par les collectivités soient comprises. Dès les réflexions préalables, des modalités d'association doivent être prévues.

En matière d'aménagement, c'est aussi dans une co-construction des projets et en s'appuyant sur les usages pré-existants que les territoires pourront se garantir la durabilité de leurs stratégies territoriales. Porter un projet de reconversion, de reconversion, d'amélioration de l'existant, c'est questionner les espaces, leurs centralités, les connexions, les activités, les usages, mais aussi les marqueurs déjà présents. C'est s'interroger sur leur maintien, leur évolution, leur déplacement, voire leur disparition. **L'acceptation doit être alors totale, dès lors que le projet touche à un espace déjà vécu.** L'approche par les usages va construire la multifonctionnalité des secteurs de projets. Et c'est en prenant appui sur un positionnement de territoire clarifié et son identité que les motivations d'un projet peuvent prendre tout leur sens.

Cette co-construction doit aujourd'hui être appréhendée de manière quasi-permanente dans l'élaboration des programmes : dans les réflexions préalables pour partager le diagnostic et les premières orientations, et dans les phases plus opérationnelles, lorsque le projet devient concret. Les modalités de concertation se sont fortement développées ces dernières années, les bureaux d'études ont renforcés leur expertise et aujourd'hui, la concertation ne se limite plus à une réunion publique, et plus globalement, elle peut contribuer à l'animation du territoire.

> **Le montage opérationnel** qui, la plupart du temps, nécessite de mobiliser une ingénierie de projet en interne, ou de recourir à des compétences extérieures à celles des collectivités littorales. Ces compétences sont indispensables pour se doter des outils opérationnels les plus adaptés au portage de projets complexes, et permettent de questionner la charge de chaque partie prenante : collectivité, aménageur, partenaires dans le portage et le financement des opérations.

Le changement ne peut s'opérer que dans la mobilisation d'un tryptique : le projet local, les acteurs et les outils. Il n'y a pas de projet pertinent sans acteurs en capacité de le porter, ni sans outils. Et inversement, il n'y a pas d'acteurs mobilisables ou d'outils opérationnels qui prennent du sens sans projet pertinent.

> **Le phasage des projets**, car ces projets se mettent en œuvre sur des périodes longues, où les étapes technique, financière et réglementaire vont s'enchaîner dans des calendriers contraints. Une étude préalable, quel que soit le cadre méthodologique, doit apporter une première approche de la priorisation des actions afin d'identifier celles qui vont permettre d'enclencher et de montrer un processus plus long qui se met en œuvre.

Cela peut aussi bien être des actions minimales, mais hautement symboliques, que des actions structurantes permettant de poser les bases d'un projet cohérent et durable. En particulier, la gestion des risques littoraux nécessite parfois de se projeter sur des temps très longs, de l'ordre de 30 à 40 ans, du fait des impacts à venir du changement climatique. Ces pas de temps entraînent des incertitudes importantes qui obligeront, de plus en plus, à penser les stratégies de gestion comme des « trajectoires d'adaptation ». Cela permettra de planifier les actions avec une certaine flexibilité et d'accepter les nécessaires ajustements au cours de leur mise en œuvre.

BISCARROSSE [40]

> SENSIBILISATION DU PUBLIC

LA CULTURE DU RISQUE
[RÉALISATION 2020]

Porteur du projet :
CdC des Grands Lacs

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement des études préalables
et opérationnelles

Stratégie locale de gestion de la bande côtière

Aménagement durable des plages

Ci-contre :
Exemple de signalétique installée
le long du front de mer de Biscarrosse

Contexte local

Biscarrosse, station balnéaire emblématique du littoral landais, subit une érosion océanique marquée par la dynamique sédimentaire des passes du Bassin d'Arcachon. Le recul du trait de côte provoque un fort abaissement de la plage centrale, mettant en péril à court terme plusieurs bâtiments qui la surplombent. L'ampleur de l'érosion enregistrée subitement lors des tempêtes de l'hiver 2013-2014, et hors conditions météorologiques exceptionnelles lors de l'hiver 2018-2019, est venue renforcer **la prise de conscience quant à l'urgence de la situation.**

Descriptif et état d'avancement du projet

La Communauté de Communes des Grands Lacs, compétente pour la défense contre la mer, porte aujourd'hui le 1^{er} programme d'actions issu de la stratégie locale validée en 2017, et qui comporte, comme toute stratégie locale, un axe de travail sur la "**connaissance et la culture du risque**". La CdC a ainsi réalisé un parcours pédagogique agrémenté de 6 panneaux. Numérotés, ils permettent un cheminement sur la dune, sur un linéaire d'environ 1 km. Ils présentent, de façon interactive, la dynamique côtière et le système littoral, et expliquent les raisons du choix de gestion entrepris par les pouvoirs publics vis-à-vis de l'érosion qui, ne l'oublions pas, est un phénomène naturel. Parallèlement, un petit film pédagogique au format Vidéo Motion a été réalisé. Accessible sur le site internet de la CdC des Grands Lacs, il présente les conséquences de l'érosion et les actions entreprises pour y faire face.

| | | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------|------------------|----------|-----------------------------|-----------------------------------|
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI |
| | | | | | | |



BIDART [64]

> PARTICIPATION CITOYENNE

UN PROGRAMME AMBITIEUX QUI CONTRIBUE À L'ANIMATION DU TERRITOIRE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Commune de Bidart

Financement de l'opération :
Commune de Bidart, Etat,
Région Nouvelle-Aquitaine
(tourisme)

Coût global de l'opération :
50 000 €

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement de la démarche

Aménagement durable des stations
et territoires touristiques littoraux

Ci-contre :
Mobilisation locale pour la réouverture
de la halte ferroviaire, lors de la Journée
"L'échappée verte" en 2019

| | | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------|------------------|----------|-----------------------------|-----------------------------------|
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | TOURISME & LOIRS | RISQUES NATURELS | LA PLAGE | MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI |
| | | | | | | |



Contexte local

Fin 2020, la commune de Bidart souhaite engager le 2^{ème} acte de l'aménagement durable. Sa volonté est de profiter de ce projet pour mettre en place une **véritable démarche de concertation** avec la population. Projet-phare de la mandature, le projet de réaménagement durable va chercher à mettre en valeur l'Estuaire de l'Uhabia autour de 4 secteurs pour lesquels des 1^{ères} orientations d'aménagement ont pu être proposées, mais qui nécessitent d'être retravaillées au regard des évolutions liées à la création de la Voie verte, aux nouvelles actions du territoire en matière de développement des solutions alternatives à la voiture, mais aussi en y intégrant un nouveau secteur de projet non étudié dans le cadre de l'étude ADS de 2013. Ces 4 secteurs de projets sont les suivants : le secteur de la plage et la place Verte et Bleue qui la jouxte (espace d'un ancien terrain de rugby délaissé depuis plusieurs années, et d'un 1^{er} parking situé en face de commerces), la basse vallée de l'Uhabia, plaine sportive et quartier de la plage situé de l'autre côté de la voie départementale, deux entités qui n'ont en commun que leur situation rétro-littorale, mais qui profitent pourtant de la même ambiance maritime ; la RD 810, axe de jonction qui créé sur cette plaine estuarienne, une coupure dans le territoire et dans le paysage, et enfin le quartier de la Gare, constitué en partie d'une ZAD, secteur qui n'a pas fait l'objet d'un examen global dans le cadre de l'étude ADS. Le souhait de la collectivité est de partager des orientations en matière de changement et de reconversion du secteur, mais aussi de **s'appuyer sur les usages et la concertation des usagers pour construire le projet**. Les sujets à traiter nécessitent une concertation étroite avec les partenaires institutionnels (le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques pour le traitement de l'axe central RD810, l'Agglomération Pays Basque et son Syndicat des Mobilités pour l'amélioration des mobilités sur le secteur, les commerçants présents sur le site). Mais au-delà, c'est toute la population qu'elle souhaite écouter.

Descriptif et état d'avancement du projet

Pour mener à bien cette démarche, la collectivité a fait le choix de s'appuyer sur **2 prestataires qui auront à travailler ensemble** : un prestataire spécialisé en concertation, un autre spécialisé en programmation urbaine. Durée de l'étude : 2 ans pour identifier un projet cohérent et durable dans la continuité de la 1^{ère} phase réalisée en 2018.

GIRONDE [33]

> STRATÉGIE PLAGES

STRATÉGIE D'ACCUEIL DES PLAGES DE GIRONDE
SOUMISES À LA PRESSION MÉTROPOLITAINE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Communes de Lège Cap Ferret,
du Porge, de Lacanau, GIP Littoral

Financement de l'opération :
Communes, GIP Littoral, Etat,
Région Nouvelle-Aquitaine (tourisme),
Département de la Gironde

Coût global de l'opération :
50 000 €

Accompagnement GIP Littoral :
Coordination du groupement
de commande

Aménagement durable des plages



1. 2. 3. Plages du secteur d'étude
en période estivale

Contexte local

Les plages les plus proches des agglomérations, grands espaces de nature sauvage si caractéristiques du littoral régional, constituent des secteurs récréatifs largement plébiscités par les populations urbaines de proximité, et pour certaines plages les plus proches des agglomérations, la fréquentation a aujourd'hui atteint des niveaux interrogeant la capacité d'accueil de ces espaces naturels.

Cette problématique locale a engendré un certain nombre de questions : sur la fréquentation réelle des plages, sur la gestion voire la limitation des pics de fréquentation, sur les possibilités de reports d'une plage à l'autre. Elles ont poussé les membres du GIP Littoral à lancer une action globale poursuivant un double objectif : **mesurer la fréquentation des plages** d'une part (réalisation 2018) et utiliser cette donnée pour développer des offres de services permettant d'optimiser la fréquentation d'autre part (projet « Données Plages » en cours).

En 2017, sur le secteur girondin, une première enquête a permis de mettre en avant des habitudes très marquées des usagers de proximité (heures de départ et de retour de la plage, sites fréquentés-connus, modes d'accès, etc.). Ainsi, les deux tiers des personnes interrogées se rendraient sur un secteur délimité entre Lège-Cap Ferret et Lacanau, et ne connaîtraient finalement que peu la diversité de l'offre de plages du territoire.

Descriptif et état d'avancement du projet

En 2019, les communes de Lacanau, du Porge et de Lège-Cap Ferret, toutes engagées dans une démarche de réaménagement durable de leurs plages, dressent des constats communs sur la fréquentation de leurs plages :

- . la fréquentation des métropolitains s'accroît en nombre et sur une période élargie ;
- . elle génère une fréquentation difficilement soutenable sur certaines plages et/ou axes routiers sur des périodes élargies ;
- . la **gouvernance et les configurations territoriales spécifiques** ont conduit les collectivités à adopter des mesures ne prenant pas en compte les effets reports d'un site sur l'autre ;
- . malgré des positionnements différents, des orientations communes ont été prises et ne sont pas valorisées : les offres alternatives à la voiture, gestion des déchets, etc. ;
- . une absence de communication globale auprès des usagers de proximité et peu d'échanges sur ces questions avec la Métropole bordelaise ;
- . les plages sont fréquentées par une population nouvelle : de nouveaux comportements sont observés (baignade, environnement, pratiques sportives, etc.) peuvent générer des problématiques de sécurité.

Sur cette base, elles ont souhaité s'associer, à travers un groupement de commande, pour mener une **réflexion commune et prospective** afin de définir une stratégie d'accueil commune intégrant pleinement le lien avec la Métropole bordelaise.

| | |
|--------------------------------------|--|
| ARCHITECTURE & PATRIMOINE BÂTI | |
| MOBILITÉ & ACCESSIBILITÉ | |
| LA PLAGE | |
| RISQUES NATURELS | |
| TOURISME & LOISIRS | |
| ENVIRONNEMENT & GRANDS PAYSAGES | |
| LITTORALISATION & MÉTROPOLISATION | |

GUETHARY [64]

> JETÉE DES ALCYONS

UNE APPROCHE CROISÉE RISQUES/AMÉNAGEMENT
POUR UN PROJET DURABLE
[EN COURS]

Porteur du projet :
Commune de Guethary,
Agglomération Pays Basque

Accompagnement GIP Littoral :
Accompagnement aux phases d'études
préalables et opérationnelles du projet,
portage du volet économique de
réimplantation des activités
sur le secteur

Stratégie locale de gestion
de la bande côtière

Aménagement durable
des stations et territoires touristiques



1. Vue aérienne de la Jetée des Alcyons
et du village de Guethary

2. Guethary

3. Plage Harotzen Costa

Contexte local

Fortement impactée par les tempêtes de 2013-2014 avec la destruction partielle de son offre de restauration, la Jetée des Alcyons constitue aujourd'hui un espace dégradé alors même qu'il se situe sur un secteur naturellement très attractif. Cette image dégradée est renforcée par le démontage partiel d'un des 2 restaurants et l'utilisation du site comme espace de stationnement. Le projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie locale de gestion de la bande côtière de l'Agglomération Pays Basque, complétée sur ce secteur par la démarche Aménagement durable des stations. Il s'agit ici d'une démarche qui combine la gestion des risques (érosion côtière et submersion marine) et l'aménagement durable, dans le sens où elle recherche la cohérence entre le niveau de protection, le périmètre et la nature des risques considérés, ainsi que le projet d'aménagement (emprise, enjeux/activités, usages et équipements, coût, recettes, etc.). L'enjeu est ici de **maintenir l'attractivité du secteur, tout en apportant des réponses d'aménagement durable** répondant aux problématiques de gestion des risques.

Descriptif et état d'avancement du projet

La commune de Guethary souhaite transformer cet espace et l'ouvrir à de nouveaux usages en supprimant l'espace de stationnement, tout en conservant une offre de restauration accessible au plus grand nombre. Elle envisage ainsi d'apporter à court terme, et sur la base des conclusions d'une étude économique, une offre de restauration mobile et légère en remplacement de l'ancienne offre. A moyen terme, le projet de réaménagement du secteur prévoit un confortement et une mise à niveau des protections adaptées aux enjeux présents, associé à un programme de renaturation de la zone intégrant une offre limitée d'équipements publics adaptés aux risques présents sur le secteur.

Action minime mais hautement symbolique, la piétonnisation provisoire d'un espace public autrefois réservé au stationnement, pose les bases d'un projet durable et ambitieux comprenant **la réhabilitation d'un ouvrage de protection en préalable d'un réaménagement durable du secteur**.



Dune au Cap Ferret [33]

LES GRANDS DISPOSITIFS SUR LE LITTORAL DE NOUVELLE-AQUITAINE



Depuis 2010, **les membres du GIP Littoral ont élaboré des dispositifs de travail partenariaux** pour ouvrir ensemble de nouvelles marges de manœuvre dans le cadre de l'aménagement et de la gestion durable des territoires littoraux, et piloter dans la durée les transformations initiées. Ils sont à considérer comme combinables et interopérables, selon l'identification préalable des besoins des porteurs de projets.

Ces dispositifs d'accompagnement des porteurs de projets occupent une place majeure dans la « boîte à outils » du GIP Littoral. La mission, confiée au GIP Littoral par ses membres, est tout autant de construire ces dispositifs au niveau régional que d'accompagner leur mise en œuvre opérationnelle sur les territoires littoraux.

Pour ce faire, les dispositifs portés et animés par le GIP Littoral sont **identifiés dans les grands cadres financiers régionaux** : programmation FEDER, Contrat de Plan Etat/Région Nouvelle-Aquitaine, règlements d'intervention de la région (tourisme et environnement), et des départements (tourisme et/ou environnement). D'autres partenaires peuvent également apporter leur soutien, comme la Banque des territoires par exemple, dans le cadre d'un conventionnement spécifique avec le GIP Littoral depuis 2016.

Les stratégies locales de gestion de la bande côtière



> OBJET DES STRATÉGIES LOCALES DE GESTION DE LA BANDE CÔTIÈRE <

Les stratégies locales de gestion de la bande côtière sont issues de la stratégie régionale finalisée en 2012, qui propose à l'ensemble des acteurs publics une vision partagée permettant de faire face aux risques d'érosion côtière. Première démarche de ce type en France, respectueuse des principes de la stratégie nationale, elle traduit une ambition collective à l'échelle régionale et offre une boîte à outils pour mettre en œuvre, localement, une gestion durable de la bande côtière.

Elaborée à l'appui d'une démarche étudiant 3 sites pilotes (Lacanau, Saint-Julien-en-Born/Contis, Ciboure), la stratégie régionale met en avant le principe de prévention. Elle encourage à développer la connaissance et la culture du risque, elle engage à étudier toutes les possibilités techniques pour gérer un risque existant, sans exclusion ni tabou, notamment sur le repli stratégique. Elle offre également un cadre de gouvernance pour des prises de décisions partagées et concertées au niveau local. C'est un véritable changement de paradigme dans la gestion d'un risque littoral.

Cette stratégie régionale a pour vocation d'être adaptée et affinée par des réflexions plus locales, au sein des stratégies locales de gestion de la bande côtière.

Par ailleurs, fin 2020, une actualisation du diagnostic régional sur l'érosion côtière a été engagé, visant principalement à caractériser l'aléa de recul du trait de côte et à analyser les enjeux exposés sur le littoral de la Charente-Maritime. Il s'agit d'aboutir à un diagnostic régional homogène à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, et d'identifier les secteurs les plus sensibles à l'érosion côtière en Charente-Maritime, afin d'alimenter les réflexions sur des programmes d'actions locaux à engager. Sur un littoral fortement exposé à la submersion marine, les interactions entre cet aléa et l'érosion côtière seront étudiées.

> LIVRABLE FINAL D'UNE STRATÉGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE CÔTIÈRE <

Le livrable final d'une stratégie locale se constitue d'un programme d'actions pluri-annuel présenté en 8 axes :

- . connaissance et culture du risque ;
- . surveillance et prévision de l'aléa ;
- . alerte et gestion de crise ;
- . prise en compte du risque dans l'urbanisme ;
- . réduction de la vulnérabilité et repli stratégique ;
- . accompagnement des processus et lutte active souple ;
- . lutte active dure ;
- . pilotage et animation de la stratégie locale.

> ACCOMPAGNEMENT DU GIP LITTORAL <

Accompagnement à la demande des collectivités ; soutien à l'élaboration des stratégies locales (cahier des charges, suivi des études, animation du partenariat, soutien à la recherche de subventions) ; animation du comité régional de suivi des stratégies et de groupes techniques risques ; accompagnement des collectivités dans les phases opérationnelles.

La démarche Aménagement Durable des Stations et territoires touristiques littoraux (ADS)



> OBJET DES DÉMARCHES ADS <

Les démarches ADS proposent un cadre de référence pour accompagner les démarches conduites par les collectivités visant à permettre l'évolution et l'adaptation des stations et territoires touristiques aux enjeux climatiques, environnementaux, sociaux, économiques et urbains. Elles traduisent une ambition collective à l'échelle régionale et offre une boîte à outils pour mettre en œuvre, localement, un aménagement durable des territoires touristiques littoraux.

Comme pour la stratégie régionale de gestion de la bande côtière, la démarche s'est construite en prenant appui sur les enseignements issus de 3 sites pilotes (Audenge, CdC Mimizan et Bidart) et propose une méthode pour mener à bien les études de programmation sur les territoires touristiques littoraux. S'appuyant sur un diagnostic et un positionnement touristique élaboré en interne par les porteurs de projets, la démarche d'étude se conduit en 2 temps : le premier permet de révéler les enjeux et les périmètres d'intervention prioritaires ; le second est d'élaborer une feuille de route pré-opérationnelle, phasée et chiffrée, permettant d'enclencher les phases opérationnelles. L'objet de ces démarches en matière d'aménagement durable est d'encadrer le développement futur de chaque territoire et de définir une vision stratégique proposant une planification, dans le temps et dans l'espace, des actions à engager afin de mettre en œuvre un projet d'aménagement cohérent et durable.

Domaine de Certes et de Graveyron [33]





Biarritz [64]

Cette démarche fait l’objet d’**un appel à candidature** permanent qui s’adresse à toutes les stations et territoires du littoral de Nouvelle-Aquitaine souhaitant bénéficier d’un accompagnement à la définition de leur projet d’aménagement durable et enclencher un mouvement en profondeur de requalification et d’adaptation des stations touristiques du littoral de Nouvelle-Aquitaine.

> **LIVRABLE FINAL D’UNE ÉTUDE PRÉALABLE ADS** <

Le livrable final se présente sous forme d’une feuille de route conforme aux orientations actées à l’issue de la 1^{ère} phase (priorisation des enjeux et des périmètres d’étude) :

- . une programmation générale des équipements structurants, logements, services, commerces, etc. ;
- . une esquisse d’aménagement générale (cartographies au 5000^{ème} au minimum, croquis d’ambiance, perspectives d’ambiance, plan d’épannelage et de phasage) ;
- . un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et urbaines du secteur ;
- . une estimation financière sommaire des coûts de réalisation par grand chantier et pour chaque option du projet ;
- . une proposition de gouvernance pour la mise en œuvre opérationnelle (maitrise d’ouvrage, etc.).

> **ACCOMPAGNEMENT DU GIP LITTORAL** <

Accompagnement à la demande des collectivités, soutien à l’élaboration des études préalables et opérationnelles (cahier des charges, suivi des études, animation du partenariat et soutien à la recherche de subventions).

Les aménagements durables de plages et d’espaces naturels fréquentés

Validé en 2010, le schéma Plan Plage est l’un des premiers chantiers lancés par le conseil d’administration du GIP Littoral. La finalité du schéma est **la coordination de tous les projets d’aménagement des plages de Nouvelle-Aquitaine en appliquant des principes communs tout en s’adaptant aux situations locales**.

La terminologie « plans plages » fait référence aux premiers projets concertés d’accueil du public sur le littoral, conçus dans le cadre de l’action de la MIACA dans les années 80. A l’origine, il s’agissait de concilier l’accueil, la sécurité et l’environnement avec un nombre limité d’équipements nécessaires. Depuis, la protection du littoral s’est renforcée, notamment en secteur d’espaces naturels. La fréquentation des plages s’est diversifiée avec les besoins des populations des agglomérations proches et d’une population résidente permanente, s’ajoutant à une fréquentation strictement touristique visée à l’origine. Les attentes de ces différentes clientèles ont également évolué : elles sont plus attentives à la préservation des milieux naturels, à la qualité des espaces et des services, à leur caractère sauvage.

Le plan plage est aujourd’hui défini comme un aménagement du littoral sur un périmètre déterminé, destiné à organiser l’accueil sécurisé du public, en relation avec l’activité balnéaire et, le cas échéant, avec d’autres activités liées à l’usage de la plage. Il répond à une exigence de qualité, en termes de services, de sécurité, de prise en compte des enjeux environnementaux, de « signature » paysagère. Le schéma régional propose une méthodologie, des prescriptions et orientations à adapter pour chaque site selon le contexte local, mais toujours en adoptant une approche globale selon différents enjeux :

- . assurer la sécurité des sites et la protection des personnes ;
- . prendre en compte l’évolution du trait de côte dans le respect des orientations de la stratégie régionale de gestion de la bande côtière ou de la stratégie locale si existante ;
- . garantir la préservation des espaces naturels et les caractéristiques paysagères du site ;
- . assurer la gestion environnementale du site : gestion de l’eau et des déchets ;
- . développer et encourager les modes de déplacements doux et la mise en place de solutions alternatives à la voiture et maîtriser les flux ;
- . améliorer la qualité de l’accueil du public - améliorer l’accueil du public handicapé ;
- . gérer les pratiques et animations sportives et pédagogiques.

Le schéma régional renvoie également à des actions collectives l’approfondissement de certains sujets, comme cela a pu être fait autour des possibilités de constructions de bâtiments mobiles en bois pour les postes de secours, les éléments de signalétique réglementaire pour la baignade, la régulation des activités de glisse, etc.

Depuis 2021, un nouveau dispositif a été mis en place pour accompagner les projets sur les **espaces naturels fréquentés**.

> **LIVRABLE FINAL D’UNE ÉTUDE PRÉALABLE D’AMÉNAGEMENT DURABLE DES PLAGES** <

Le livrable final d’une étude se traduit sous la forme d’un schéma d’aménagement et de gestion du site.

> **ACCOMPAGNEMENT DU GIP LITTORAL** <

Accompagnement à la demande des collectivités, soutien à l’élaboration des études préalables et opérationnelles (cahier des charges, suivi des études, animation du partenariat, soutien à la recherche de subventions).

1. Port de l’Île de Ré [17]

2. Bernache cravant

3. Île de Malprat [33]



RÉUSSIR LA TRANSITION DU LITTORAL DE NOUVELLE-AQUITAINE



Directeur de la publication :

Renaud Lagrave
GIP Littoral

-

Conception éditoriale et rédaction :

Élise Couturier
GIP Littoral

-

Droits photographiques :

OCA Agence Odds, Conservatoire du Littoral, ONF, GIP Littoral, Studio Mr Thornill, David Naudon, Josette Puyo, Atelier du paysage
> Marie Berthe, Elodie Lucchini Paysage, ID Cité, CdC Île de Ré > Yann Werdefroy, Charentes-Tourisme, Agglomération de La Rochelle,
Agglomération Rochefort Océan > Simon David, Office de tourisme Royan Atlantique, CdC Île d'Oléron, CdC Bassin de Marennes,
Office de tourisme Bassin Marennes Oléron > S. Breffy, Mairie de Lacanau, Office de tourisme Cœur du Bassin, Syndicat Mixte
Dune du Pilat, Département des Landes > S. Zambon, CdC des Grands Lacs, Côte Landes Nature Tourisme > Sophie Pawlak, Office
de tourisme Landes Atlantiques Sud, Mairie de Seignosse, Département des Pyrénées-Atlantiques, Agglomération Pays Basque,
Mairie de Bidart, Mairie de Saint-Jean-de-Luz, Mairie d'Hendaye

-

Création graphique :

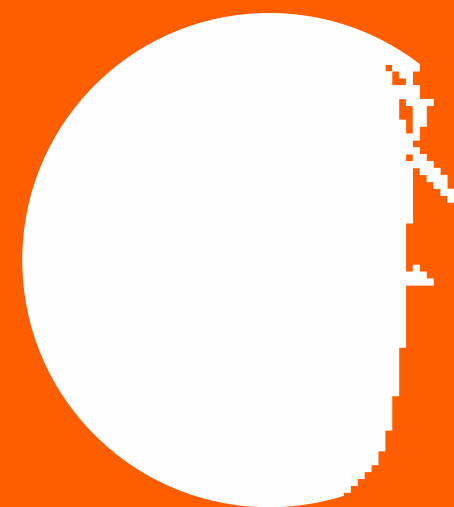
Studio Mr Thornill
www.monsieurthornill.com

-

Document présenté en Assemblée Générale
du GIP Littoral le 24 février 2021

-

Achevé d'imprimer en avril 2021 sur les presses de l'imprimerie Laplante à Mérignac





VOUS AVEZ UN PROJET ?

Ensemble, avec les partenaires du littoral, le GIP Littoral vous oriente vers la démarche la plus adaptée aux enjeux et au contexte territorial. L'équipe du GIP Littoral vous accompagne à toutes les étapes : de la définition de vos besoins à la réalisation opérationnelle (lien avec les partenaires, appui méthodologique sur les phases de rédaction de cahiers des charges, de procédures juridiques, de suivi des études préalables et des phases opérationnelles, de concertation, de recherche de financements...).

MEMBRES DU GIP

Services de l'Etat en région, conseil régional Nouvelle-Aquitaine, conseil départemental de la Charente-Maritime, conseil départemental de la Gironde, conseil départemental des Landes, conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, communauté d'agglomération de La Rochelle, communauté d'agglomération Rochefort Océan, communauté d'agglomération Royan Atlantique, communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord, communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud, communauté d'agglomération Pays Basque, communauté de communes de l'île de Ré, communauté de communes de l'île d'Oléron, communauté de communes Bassin de Marennes, communauté de communes Médoc Atlantique, communauté de communes de la Médullienne, communauté de communes des Grands Lacs, communauté de communes de Mimizan, communauté de communes Côte Landes Nature, communauté de communes Marenne Adour Côte Sud, communauté de communes du Seignanx

GIP LITTORAL

11, avenue Pierre Mendès-France 33700 Mérignac
T. + 33 (0)5 56 13 26 28
contact@giplittoral.fr

www.giplittoral.fr

