



Table des matières

Introduction	4
1 Présentation du cadre de la démarche	6
1.1 Une démarche issue de l'étude prospective tourisme validée en 2012	6
1.2 Un premier appel à candidatures « Aménagement durable des stations et territoires touristiques »	7
1.2.1 Mise en place de la méthodologie – Volet local	8
1.2.2 Le référentiel d'innovation – Volet régional	9
1.2.3 Bilan de l'expérimentation 2013-2015 et généralisation de l'appel à candidature	10
1.3 Généralisation et fonctionnement de l'appel à candidatures ADS à partir de 2015	11
1.3.1 Appel à candidature : Dossier de candidature et modalités de sélection des sites	12
1.3.2 Les moyens des collectivités en matière de suivi	16
1.3.3 La production d'un diagnostic et d'un positionnement touristique en interne	17
1.4 Evaluation Phase Appel à candidature et productions internes	19
2 Déroulé d'une étude préalable ADS	20
2.1 Phase 1 de l'étude préalable ADS	20
2.1.1 Méthodologie Phase 1	20
2.1.2 Analyse détaillée des enjeux (Phase 1 de l'étude) : des enjeux communs aux dén ADS quel que soit le type de territoires	
2.2 Phase 2 - Etude de programmation urbaine du secteur	27
2.2.1 Méthodologie de la Phase 2 d'une étude ADS	27
2.2.2 Analyse des programmes d'actions issues des études ADS	28
2.3 Evaluation méthodologie de l'étude préalable – propositions d'évolutions	33
3 Les réalisations opérationnelles à la suite des études préalables ADS	35
3.1 Opérations de recomposition spatiale et de renouvellement urbain	36
3.2 Mobilité et déplacement	40
3.3 Le réaménagement de plans plages	43
3.4 Les équipements et hébergements touristiques	44
3.5 Evaluation des réalisations opérationnelles – propositions d'évolution	46
4 Modalités d'exécution : animation / concertation / communication	47
4.1 Animation – pilotage de la démarche ADS au niveau local	47

4.1.1 Co-construction / Concertation	47
4.1.2 Communication	50
4.2 Mission d'accompagnement du GIP Littoral	51
4.3 Des équipes pluridisciplinaires mobilisées sur les études ADS – une démarche qui att nouveaux candidats	
4.4 Le financement des opérations	55
4.4.1 Des coûts d'étude maitrisés	55
4.4.2 Le financement des investissements	56
4.5 Evaluation Modalités d'exécution et financement – propositions d'évolution	58
Synthèse des propositions issues de l'évaluation (discussion GT + mise en forme à voir)	59
Conclusion	61
Annexe 1 : Analyse des sorties opérationnelles site par site	62

Introduction

A la création du GIP Littoral en 2010, ses membres partagent le constat que le tourisme occupe une place majeure dans la vie, l'économie et l'organisation des territoires littoraux, mais qu'il est aussi un secteur sensible aux évolutions sociétales, économiques, climatiques ou environnementales. Pour tenter d'apporter des réponses, le conseil d'administration du GIP engage alors une réflexion prospective. Cette étude fait partie des grandes études thématiques fléchées dans le 1er Plan de Développement Durable du Littoral Aquitain. A l'époque, les attentes des membres fondateurs du GIP sont d'enclencher la réhabilitation et la modernisation des stations MIACA¹. L'étude prospective va mettre en avant un besoin d'évolution de l'ensemble des territoires littoraux, toutes typologies confondues, et la nécessité d'intégrer les évolutions touristiques dans une approche plus globale.

Validée en 2012, l'étude prospective tourisme fixe la feuille de route opérationnelle du GIP Littoral, c'est sur les questions d'aménagement touristique que la plus-value du groupement est identifiée. Parmi les actions déclinées, le cadre « Aménagement Durable des Stations et territoires touristiques » constitue, à côté d'autres sujets comme le foncier touristique ou les espaces naturels fréquentés, une des actions majeures à porter par le GIP. C'est ainsi qu'en 2013, un 1er appel à candidature est lancé auprès des collectivités littorales pour identifier des sites pilotes en vue de co-construire la démarche, les sites d'Audenge, de Mimizan et Bidart sont alors retenus. Cette méthode déjà éprouvée dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie régionale de gestion de la bande côtière permet notamment de penser un cadre de niveau régional répondant aux spécificités locales, mais aussi de concevoir une méthodologie adaptée à la réalité des collectivités littorales. Bien que la terminologie de stations soit à plusieurs reprises questionnée par les sites pilotes et les partenaires, la terminologie « ADS » finit par s'imposer et continue d'être utilisée pour parler du cadre d'intervention.

Dès 2015, la méthodologie de la démarche est formalisée dans un document intitulé « le référentiel d'innovation ». Il détaille la manière dont les grands principes d'aménagement peuvent être portés par les territoires littoraux et la méthodologie d'étude préalable - avec une ambition forte de coconstruction - est également précisée dans le document. La même année, le conseil d'administration du GIP tire un bilan positif de cette première étape et propose de généraliser l'appel à candidature.

En 2020, lors de l'adoption en conseil d'administration de la feuille de route « *Littoral 2030 : Réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine* », le partenariat identifie la nécessité, à l'instar du travail mené sur l'évaluation de la politique régionale plans plages, de mener une évaluation du dispositif ADS. Un premier travail est conduit dans le cadre du document communicant Littoral 2030 : il permet d'actualiser et de mettre à jour les grands principes d'aménagement et de gestion durable du littoral. Le niveau d'ambition environnemental est notamment revu à la hausse, et les sujets sont tous repris pour prendre en compte les enjeux du périmètre régional élargi. Le dossier de candidature de l'appel à projet ADS est donc repris dès 2021.

4

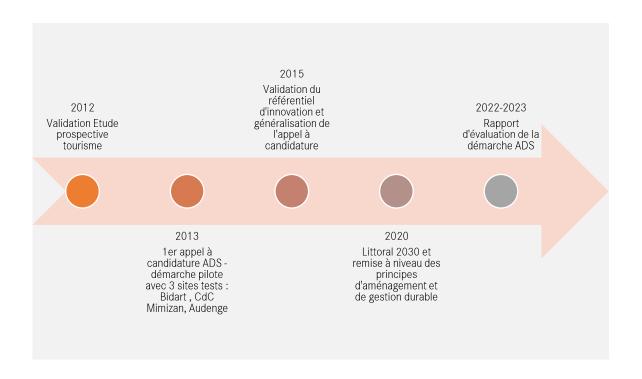
¹ Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine

Au total, ce sont aujourd'hui 16 démarches qui ont été enclenchées². Dans le cadre du programme de travail 2022, les partenaires ont considéré que les démarches étaient suffisamment nombreuses pour faire l'objet d'une première évaluation, dont les objectifs sont les suivants :

- Analyse des premières actions opérationnelles, des types de projets réalisés et de leur mise en œuvre;
- Identification des axes d'amélioration de la démarche ADS ;
- Identification d'actions et de sujets à porter de manière collective pour favoriser la transformation des territoires littoraux.

La mission d'évaluation a été réalisé en interne par l'équipe du GIP Littoral et le Groupe technique ADS³, à partir d'une analyse globale de la démarche et d'une analyse technique et financière de chaque projet. Cette évaluation s'est appuyée sur une série d'entretiens auprès des porteurs de démarches ADS, ainsi que des bureaux d'étude accompagnant les démarches.

Le rapport d'évaluation s'adresse aux membres et partenaires du GIP Littoral, et a pour objectif de contribuer à l'amélioration du dispositif. Il a été validé en conseil d'administration du GIP littoral le 23 février 2023.



Historique de la mise en œuvre de la démarche ADS

³ Les membres du GT ADS sont : les services de l'Etat, le service tourisme de la Région Nouvelle-Aquitaine, les services tourisme / environnement / espaces naturels des départements, les DGS ou responsables tourisme des intercommunalités membres du GIP Littoral. Est également associé la Banque des territoires, qui cofinance des études ADS.

² Démarches ADS engagées : Bidart, CdC Mimizan, Audenge, Seignosse, Soustons, Guethary-Saint-Jean-de-Luz, Lacanau, Moliets-et-Maâ, Hourtin-Carcans, Vendays-Montalivet, Nord Médoc, Saint-Palais-sur-Mer, Les-Mathes-la-Palmyre, Biscarrosse, Lège Cap-Ferret, Saint-Georges-de-Didonne

1 | Présentation du cadre de la démarche

1.1 | Une démarche issue de l'étude prospective tourisme validée en 2012

Le lancement de la mission d'étude prospective en 2011 par le GIP littoral a été un signe fort de la préoccupation des différents acteurs de maintenir un tourisme durable et raisonné sur le territoire, et de s'adapter aux évolutions.

Elle a permis d'identifier des enjeux transversaux en matière d'aménagement, de développement économique, de promotion ou encore de gouvernance. Sur le plan de l'aménagement durable, l'étude a mis en évidence un faible nombre d'opérations, alors même que l'acte d'aménagement pouvait apporter les réponses attendues par les territoires littoraux pour désaisonnaliser l'activité en proposant des espaces et des équipements mieux adaptés aux ailes de saison et à la vie à l'année, pour mieux cibler et/ou diversifier l'offre, ou encore pour protéger un environnement qui constitue un atout majeur dans la promotion de la destination, etc. Elle a aussi mis en évidence que plusieurs territoires avaient à faire face à un vieillissement de leurs infrastructures et de leurs équipements. Il convenait dès lors d'adapter l'offre en intégrant les grandes tendances d'évolution démographiques, économiques ou encore environnementales.

L'étude prospective a conduit à la réalisation d'une feuille de route pour le GIP Littoral, qui distingue plusieurs niveaux d'intervention et des actions à mettre en œuvre sur les territoires :

Niveau d'intervention	Actions	Contenu / résultats
Niveau 1 Portage GIP, lancement	Plans plages, vélo	Accompagnement des territoires et animation des schémas
d'études, Accompagnement des territoires, définition d'un cadre	Action Stations	Appel à projet « Station 2040 »
Caure	Action sites naturels	Elargir la méthode Plans Plages aux sites naturels
Niveau 2 Mobilisation du partenariat, animation GIP, sensibilisation du partenariat	Foncier et Urbanisme	Cartographie des sites de tourisme social Repérage des bonnes pratiques de tourisme dans les documents d'urbanisme
Niveau 3 Suivi, veille, échanges de bonnes pratiques sur les actions portées par les membres et partenaires du GIP	Développement de filières Promotion du littoral	Suivi, veille opérations membres et partenaires

Feuille de route validée - Etude prospective Tourisme - 18 septembre 2012

1.2 | Un premier appel à candidatures « Aménagement durable des stations et territoires touristiques »

Le 1er appel à candidature lancé en 2013 par le GIP Littoral s'est inscrit dans la continuité de cette réflexion prospective et s'adressait à tous les territoires, considérant que le long du littoral régional tous étaient concernés par la nécessité de penser leur aménagement et leur fonctionnement touristique à l'horizon de 10/20 ans, et que c'est en portant une approche globale des enjeux environnementaux, socioéconomiques, urbanistiques et paysagers que les acteurs du littoral parviendraient à un développement touristique moderne et raisonné.

6 territoires ont candidaté : les communes de Gujan-Mestras, Audenge et Andernos en Gironde, la commune de Biscarrosse et la CdC de Mimizan dans les Landes et la commune de Bidart au Pays Basque. La diversité des candidatures est venue conforter la nécessité de porter une approche sur l'ensemble du littoral et non exclusivement sur les « stations balnéaires ». Ces sites ont été sélectionnés au regard de :

- leur représentativité des différents types de stations littorales,
- leur motivation à porter une démarche globale et prospective,
- leur capacité et leurs moyens à porter et animer une telle démarche sur le territoire,
- l'adéquation entre des enjeux identifiés comme prioritaires,
- la possibilité de transposition de l'expérience à d'autres territoires du littoral aquitain.

L'expérimentation de la démarche de projet a donc d'abord été menée sur les 3 sites tests retenus : Audenge, CdC de Mimizan et Bidart. L'objectif était d'initier une démarche pilote de réhabilitation et d'adaptation des stations touristiques sur le littoral aquitain, dans une perspective de maintien de la diversité et de la qualité de l'offre touristique et au-delà d'assurer un aménagement et un développement durable à ces territoires. A partir du travail sur ces 3 sites, des méthodes à même de guider et soutenir l'ensemble des autres territoires du littoral ont été proposées.

Une consultation a été lancée en septembre 2013 et a permis de retenir, parmi 9 réponses reçues, une équipe pluridisciplinaire composée des cabinets Acadie (stratégie territoriale), Interland (Architecte-Urbaniste), Le tourisme dans le bon sens (LTBS), Indiggo (mobilité).

La démarche ADS a été menée sur 18 mois d'étude comprenant à la fois la réalisation de 3 études de programmation urbaine et la réalisation d'un volet régional qui a pris la forme du « Référentiel d'Innovation ».

Les 3 études de programmation sur chacun des sites tests se sont déroulées en 2 phases : une 1ère phase dédiée au diagnostic, à la mise en avant des enjeux et des périmètres d'intervention prioritaire et une 2ème phase sur la réalisation des projets d'aménagement.

1.2.1 | Mise en place de la méthodologie - Volet local

Pour construire le cahier des charges sur les études locales, le Groupe technique s'est inspiré de démarches portées par d'autres territoires pour identifier une liste de cibles régionales auxquelles étaient associés des objectifs. Ces cibles étaient les suivantes :

Présentation des cibles régionales identifiées dans le cahier des charges de la consultation sur les sites pilotes en 2013

Cible n°1: Optimiser les usages et valoriser au mieux les espaces

Objectif: Prévenir la ségrégation spatiale et les conflits d'usage, optimiser la valorisation des espaces

Cible n°2 : Réhabiliter et valoriser les paysages, préserver les espaces naturels et la biodiversité

Objectif : Favoriser la biodiversité dans les aménagements et porter une image nature des stations, maitriser les effets induits par l'activité touristique.

Cible n°3: Intégrer les risques dans les projets d'aménagement

Objectif: S'adapter au changement climatique, ne pas accroître la vulnérabilité et les coûts collectifs de prise en compte des risques

Cible n°4 : Préserver le patrimoine bâti et encourager l'innovation architecturale

Objectif : Travailler l'image architecturale des stations littorales et définir de nouveaux concepts architecturaux

Cible n°5: Maitriser la consommation d'espace

Objectif: Favoriser les projets de renouvellement urbain, de requalification ou de réhabilitation; maîtriser au mieux les modes d'urbanisation diffus, consommateurs d'espace et générateurs de coûts importants pour les collectivités et pour les habitants; conjuguer densité, centralité, mixité et offre de services

Cible n°6: Favoriser l'éco mobilité

Objectif : Repenser les modes de circulation au sein des stations littorales, réduire les conflits d'usage sur les espaces à enjeux.

Cible n°7: Identifier les équipements structurants

Objectif : Proposer une offre renouvelée et adaptée aux évolutions des clientèles

Cible n°8 : Maintenir un développement économique équilibré sur les territoires

Objectif: Conserver un équilibre entre productif et résidentiel, proposer une offre de services adapté aux clientèles touristiques et populations permanentes

Cible n°9 : Développer une animation et une offre d'événementiels adaptés

Objectif: Dynamiser les stations, notamment sur les ailes de saison par une politique d'animation proactive

Cible n°10: Optimiser les coûts d'entretien, de maintenance et d'exploitation

Objectif : Porter des projets durables que les collectivités auront la capacité de porter sur du long terme

En amont de la consultation, les sites tests ont également réalisé un diagnostic et un positionnement touristique de leur territoire: un élément de méthode qui a été maintenu dans le cadre de la généralisation⁴. Cette étape de la démarche ADS permet de mobiliser - avant même le lancement des études - les maitres d'ouvrage et leurs partenaires, il s'agit d'un 1^{er} engagement qui nécessite de consacrer un temps de réflexion et de se questionner quant aux attendus de la mission ADS. Il doit aussi permettre au prestataire sélectionné de gagner du temps dans la récupération et l'appropriation des études et données existantes.

De manière assez classique, le travail s'est construit en 2 temps : un diagnostic problématisé de chaque territoire, puis la proposition d'orientations d'aménagement. Cette première phase pilote a

⁴ Diagnostic et positionnement touristique réalisés en interne (cf. Partie 2.1.1 du présent rapport)

également permis de développer une méthodologie de co-construction des projets, avec notamment la proposition par le prestataire de plusieurs temps d'échanges et de partage :

- en phase 1 de l'étude, deux temps forts permettant d'asseoir le travail sur une connaissance fine du territoire :
 - o un diagnostic en marchant en début de mission en présence des acteurs et partenaires du territoire,
 - o un atelier thématique permettant d'identifier collectivement les ressources du territoire, comprises au sens large : les ressources naturelles, les acteurs et les cadres de négociation, les perspectives touristiques.
- en phase 2 de l'étude :
 - o des ateliers sur les propositions de programmation,
 - o des temps de concertation grand public.

Ces temps de co-construction ont évolué au fur et à mesure des propositions de nouveaux bureaux d'études après 2015.

A l'issue de la période d'expérimentation, le bilan réalisé a permis de stabiliser un cahier des charges type.

1.2.2 | Le référentiel d'innovation - Volet régional

Le référentiel d'innovation a constitué le socle de référence du renouvellement de l'opération ADS et a servi de guide pour l'animation des opérations sur toute la période 2015-2020. Le format de ce document donnait à voir aux territoires comment de grands principes s'appliquaient concrètement dans un projet de territoire. Cadre de référence, il identifiait les mutations à l'œuvre et pour 10 sujets, il donnait des orientations en tenant compte du contexte spécifique régional.

Présentation du Référentiel d'innovation Document cadre sur la période 2015-2020

Faire face aux mutations du littoral aquitain en étant à la hauteur de ce qui lui arrive

#1. Environnement: La côte bouge, on doit s'adapter

#2. Tourisme : A chaque station son expérience

#3. Métropolisation : La station vit toute l'année

Dessiner l'avenir en cultivant les fondamentaux

#4. Destination plein air : L'Atlantique aquitain à ciel ouvert

#5. La plage : Pratiquer l'océan demain

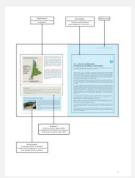
#6. La forêt, le lac : La station littorale dans toute son épaisseur

Accueillir l'innovation en faisant bouger les modèles

#7.1 Mobilité: En vacances, on oublie sa voiture #7.2 Accessibilité: Une chaîne multimodale #8. Patrimoine bâti: Du nouveau avec de l'ancien

#9. Hauts-lieux : Produire les marqueurs de demain #10. Urbanisation : Les nouveaux principes durables





1.2.3 | Bilan de l'expérimentation 2013-2015 et généralisation de l'appel à candidature

En 2015, un bilan de la phase expérimentale a été dressé et validé en conseil d'administration. C'est à partir de ce bilan et fort de l'expérimentation menée pendant 2 ans qu'une grande partie de la démarche ADS a été consolidée. Il est proposé de repartir de la structure de ce bilan pour conduire la présente évaluation.

Extrait du bilan de la phase expérimentale ADS - Validé en CA du 26 octobre 2015

Modalités de sélection des sites tests : maintien de critères de sélection stricts et la sélection par un comité d'expertise.

Organisation et déroulement des missions d'étude: maintien de la réalisation de diagnostic interne et de positionnement touristique en interne puis d'une étude en 2 temps sur 16 à 18 mois (avec du temps consacré dès la Phase 1 à la réalisation des temps de concertation).

Maitrise d'ouvrage / moyens humains et coût de l'opération : si le GIP Littoral a porté la maitrise d'ouvrage de la première étape, il n'était pas question que le GIP ait vocation à porter ce type d'étude pour le compte de ses membres : lors de la généralisation, les porteurs de projet ont tous repris la maitrise d'ouvrage, nécessitant pour les collectivités de structurer dès le lancement une équipe projet et d'affecter les moyens humains nécessaires au suivi de la démarche. La phase d'expérimentation a permis de stabiliser le niveau d'implication nécessaire du GIP.

Concertation et communication: l'expérimentation a mis en avant que l'engagement dans des démarches de concertation en phase d'étude préalable nécessitait un accompagnement poussé de la part des bureaux d'étude pour bien identifier ce qui était mis en concertation, et auprès de quels groupes d'acteurs et usagers. C'est sur ce point qu'il y a eu le plus d'évolutions lors de la généralisation de l'appel à projet après 2015 et l'affirmation par le partenariat que la coconstruction relevait d'un élément à part entière de la méthodologie d'étude ADS.

Réalisations opérationnelles : lors du bilan de l'expérimentation, les 3 collectivités avaient signifié leur volonté d'avancer rapidement sur les phases opérationnelles. Le bilan réalisé plus bas intègre les suites données à ces 3 sites pilotes.

De manière plus générale, le partenariat a considéré que l'approche globale avait permis de répondre aux objectifs initiaux : à la fois appréhender les questions de requalification et d'adaptation de l'offre dans une vision de long terme et définir des premières actions opérationnelles. La forte implication des élus et techniciens des sites tests, du GIP Littoral et la dimension partenariale des opérations ont été considérées comme des facteurs clés de la réussite de l'opération.

Au regard du bilan présenté en conseil d'administration en 2015⁵, les membres ont décidé du renouvellement de l'opération dans un cadre permettant de maintenir un fort niveau d'exigence :

• Le choix de nouveaux sites dans le cadre d'un appel à candidature permanent avec le maintien de critères stricts pour la sélection de nouveaux sites tests afin de disposer de projets pour lesquels il y a une réelle volonté opérationnelle, de vérifier la capacité de mener à bien l'opération avec le soutien du GIP, de valider la volonté de s'inscrire dans le cadre régional défini par le référentiel d'innovation;

10

⁵ Bilan présenté en CA du GIP le 26 octobre 2015 ayant conduit à la généralisation de l'appel à projet téléchargeable sur le site internet du GIP Littoral

- Dans la mesure où le cadre régional était défini par le référentiel d'innovation, il n'a pas semblé indispensable au conseil d'administration de poursuivre le travail à plusieurs sites. Il a été proposé de réaliser un appel à candidature « ouvert », qui permettrait aux sites de se positionner à tout moment de l'année;
- L'identification préalable d'une ingénierie dédiée et d'une équipe projet pour chaque candidat en complément de l'accompagnement du GIP Littoral (signature d'une convention de partenariat validant le niveau d'assistance technique et administratif fourni par le GIP et délibération en conseil municipal ou communautaire de la maîtrise d'ouvrage);
- La stabilisation de la gouvernance : mobilisation du partenariat littoral à travers les comités techniques et comités de pilotages, co-portage technique et politique au sein des porteurs de projet ;
- Sur le portage intercommunal, cette phase expérimentale a également mis en avant la nécessité de réserver des temps spécifiques permettant une bonne appropriation des sujets par les différentes communes concernées.

1.3 | Généralisation et fonctionnement de l'appel à candidatures ADS à partir de 2015

Fin 2015, l'assemblée générale du GIP littoral a donc validé la généralisation de la démarche ADS, par le biais d'un appel à candidature permanent et ouvert à l'ensemble des collectivités du littoral. La méthodologie générale a été stabilisée, telle que l'illustre le schéma ci-dessous :

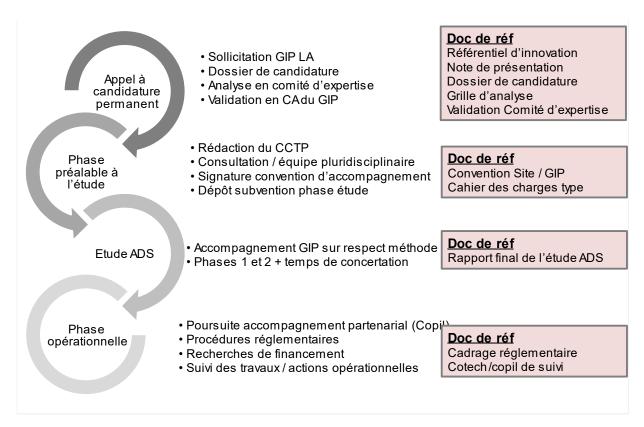
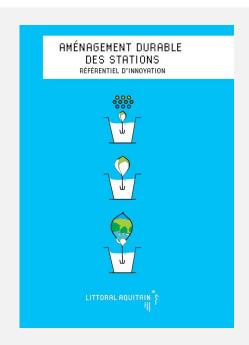


Schéma d'articulation d'une démarche ADS sur 2015-2020

1.3.1 | Appel à candidature : Dossier de candidature et modalités de sélection des sites

Le dépôt d'un dossier de candidature auprès de l'équipe du GIP Littoral constitue le 1^{er} engagement de la collectivité. Cet acte de candidature met en avant qu'il s'agit bien d'une démarche volontaire des porteurs de projets.

Sur la période 2013-2022, le dossier de candidature a évolué notamment pour adapter l'analyse des enjeux en cohérence avec « Littoral 2030 » à partir de 2020. Les autres parties du dossier de candidature sont restées les mêmes. Autre point d'évolution, l'analyse du dossier de candidature, qui a été réalisée par un Comité d'expertise jusqu'en 2020, se fait depuis 2021 en Groupe Technique Stratégique pour répondre à un besoin de plus grande transversalité entre les membres du GIP Littoral.





Du Référentiel d'Innovation (2015-2020) à Littoral 2030 : Réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine

Présentation du dossier de candidature à une démarche ADS

0 | Référents

Demande d'un élu et d'un technicien référent

- 1 | Motivations et capacités du porteur de projets
- 1.1 | Quelles sont vos principales motivations?
- 1.2 | Quels sont les moyens humains mobilisables pour le suivi de l'étude (agent en interne, stages, etc.)?
- 1.3 | Inscrivez-vous la réalisation de cette étude préalable dans une stratégie de long terme (mise à disposition de moyens spécifiques, validation d'une stratégie économique/touristique, etc.)?
- 2 | Territoire Périmètre d'étude
- 2.1 | Quel périmètre d'étude proposez-vous dans le cadre de l'étude préalable ? Pourquoi ?
- 2.2 | De manière plus générale, quel périmètre de réflexion vous semble le plus pertinent pour traiter des enjeux transversaux (touristiques, économiques, environnementaux, urbanistiques etc.) ? (joindre une carte)
- 2.3 | Y a-t-il d'ores et déjà sur le territoire qui serait étudié des secteurs sur lesquels vous avez détecté un potentiel, une problématique à résoudre ou réfléchi à un projet ? Si oui, lequel ?

3 | Concertation - communication

Quel partenariat envisagez-vous d'associer dans le cadre de l'animation de cette étude - quelles sont vos propositions en termes de concertation, communication, animation de la démarche (validation conseil municipal, réunions de partenaires, réunions publiques, comité de concertation, etc.)?

4 | Gouvernance - organisation touristique

Quelle est l'organisation touristique actuelle sur votre territoire (compétence tourisme communale, intercommunale, etc.)? Envisagez-vous une évolution dans les années à venir (regroupement offices de tourisme, compétence tourisme, etc.)?

5 | Adéquation avec les principes d'aménagement et de gestion durable du partenariat littoral

Le GIP Littoral anime, pour le compte de ses membres, le Projet Littoral 2030 « Réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine ». Ce projet a permis aux membres du GIP Littoral de partager un certain nombre de principes d'aménagement et de gestion durable.

Le dossier de candidature doit permettre de vérifier l'adéquation entre ces principes portés par le partenariat littoral et la manière dont le candidat les appréhende sur son territoire.

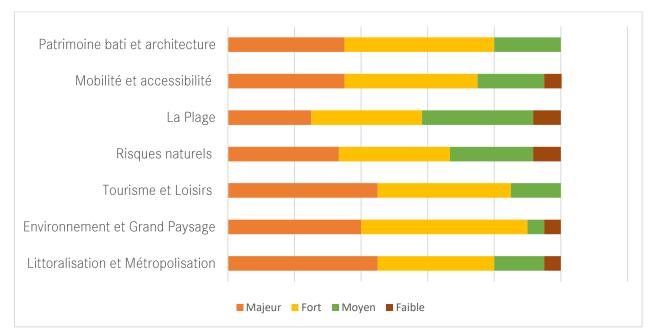
Pour chaque sujet, il est également demandé au candidat de se positionner sur le niveau d'enjeu à traiter sur son territoire. Cette première analyse doit permettre d'identifier les enjeux à traiter dans le cadre de l'étude préalable mais aussi le type de compétences attendues des prestataires

dans le cadre de la consultation ne dispose que de peu de don souhaite en faire une priorité.	•		•	
LITTORALISATION ET METROF	POLISATION : P	enser système de territo	pires	
Enjeu: majeur 🗌	fort	moyen [faible	
ENVIRONNEMENT et GRANDS	PAYSAGES: V	/aloriser et préserver les	ressources	
				12

Enjeu: majeur□	fort 🗌	moyen 🗌	faible 🗌	
TOURISME et LOISIRS : Cons	truire un projet (d'attractivité spécifique	faible	
Enjeu : majeur ☐	fort ☐	moyen □		
RISQUES NATURELS : Une ge	stion intégrée d	es phénomènes	faible [
Enjeu : majeur ☐	fort 🗌	moyen 🗌		
LA PLAGE : Un espace emblé	matique et lieu o	d'innovation	faible [
Enjeu : majeur ☐	fort ☐	moyen ☐		
MOBILITE - ACCESSIBILITE : (Changer de mod	èle	faible _	
Enjeu : majeur ☐	fort □	moyen 🗌		
PATRIMOINE BATI - ARCHITE	CTURE : Renouv	reler et produire les trac	es contemporaines	
Enjeu: majeur ☐	fort ☐	moyen 🗌	faible 🗌	
6 Documents à produire Afin de mobiliser au mieux les ressources et compétences internes et de concentrer les efforts des bureaux d'études sur la réalisation des études, une 1ère phase portant sur le diagnostic du territoire et les éléments de positionnement touristique sont à produire par le candidat, avec le soutien du GIP littoral.				
6.1 Diagnostic de territoire Quels sont les documents sur lesquels vous pouvez vous appuyer pour réaliser le diagnostic ? Avez-vous prévu des étapes d'animation / de validation concernant la production de ce document ?				
6.2 Positionnement touristique Quels sont les documents sur lesquels vous pouvez vous appuyer pour réaliser le positionnement touristique ? Avez-vous prévu des étapes d'animation / de validation concernant la production de ce document ?				

L'étude de la candidature s'effectue ensuite par l'équipe du GIP, ainsi que par ses membres et partenaires, à partir d'une grille d'analyse. Les dossiers sont ensuite présentés en Conseil d'administration du GIP Littoral : un avis est alors émis, il peut conduire le porteur de projet à revoir sa candidature au regard d'un avis réservé, ou bien à reporter sa candidature si les membres du conseil d'administration jugent que les conditions ne sont pas réunies.

Principaux enjeux identifiés dans les dossiers de candidatures



Analyse réalisée sur la période 2015-2022 sur la base des 12 candidatures de Lacanau, Guethary-Saint-Jean-de-Luz, Seignosse, Soustons, Vendays-Montalivet, Moliets-et-Maâ, Nord Médoc, Saint-Palais-sur-Mer, Les-Mathes-la-Palmyre, Biscarrosse, Lège Cap-Ferret et Saint-Georges de Didonne ⁶

Il ressort de cette analyse que:

- Les questions de littoralisation / métropolisation, de tourisme et d'environnement grand paysage ressortent comme les enjeux les plus fréquemment cités avec :
 - o Pour les questions de littoralisation / métropolisation : de vraies préoccupations de la part des territoires pour prendre en compte dans leurs projets les impacts en termes d'évolution des métropoles de proximité, sur le foncier, l'habitat ...
 - o Pour les questions touristiques et de loisirs : de vraies questions autour de la nécessité de repenser des positionnements qui ont parfois été peu réinterrogés ces dernières années
 - o Sur les questions environnementales et paysagères : des préoccupations sur la manière de concilier fréquentation et préservation des espaces
- Assez peu d'enjeux sont jugés comme faible, quand ils le sont c'est essentiellement car la collectivité dispose d'autres cadres permettant de les appréhender et qu'il est demandé au prestataire de prendre appui sur ceux-ci (démarche plans plages, stratégies locales de gestion de la bande côtière, schémas mobilités)

>> Analyse 2013 - 2022

L'analyse rigoureuse des candidatures a permis depuis le lancement de la démarche ADS de retenir des sites avec un niveau d'implication important tant au niveau technique que politique. La production de documents internes (diagnostics préliminaires) vient renforcer cette implication des territoires et permet de mobiliser les services et partenaires en amont du lancement de l'étude préalable ADS.

⁶ Les principes ayant été repris en 2020, un travail d'harmonisation des enjeux a été réalisé

« La candidature à la démarche ADS permet de conforter les enjeux, tout en ouvrant sur une vision stratégique dans une perspective plus longue. Cette étape permet aux collectivités de ne plus raisonner seulement à l'opportunité d'aménager, et de prendre de la hauteur par rapport aux enjeux » - Entretien avec un technicien d'une Collectivité porteuse d'une démarche ADS.

En termes d'analyse des dossiers, les apports du comité d'expertise, puis du GT Stratégique ont essentiellement porté sur les points suivants :

- Evolution des périmètres d'étude et de réflexion,
- Identification de sujets complémentaires non mis en avant par les porteurs de projets, mais importants pour le partenariat,
- Points de vigilance réglementaires et coordination avec les documents de planification (PLU, SCoT...),
- La gouvernance de la démarche : partenaires à associer, renfort technique à prévoir ...

Exemple de retour du comité d'expertise - ADS Moliets-et-Maâ:

En 2018, la candidature de la commune a soulevé des questionnements relativement proches, et les partenaires ont mis <u>comme condition</u> à la validation de la démarche sur le territoire, l'organisation d'une animation spécifique pour mener à bien l'étude ADS. La commune a mobilisé son intercommunalité et une convention tripartite entre la commune, la CdC et le GIP a été signée. Ce partenariat a permis une bonne animation de l'étude et la commune est aujourd'hui engagée dans les phases opérationnelles. Le dossier avance, et il conviendra de poursuivre l'évaluation jusqu'à la phase de suivi du chantier.

De manière générale, la présence d'un partenariat élargi dès la phase d'analyse des candidatures permet d'afficher au site pilote les attendus en termes d'animation et de co-construction du projet ADS, mais également la recherche de solutions pour faciliter l'accompagnement de sa démarche.

1.3.2 | Les moyens des collectivités en matière de suivi

Dès le dossier de candidature, la collectivité est sollicitée pour identifier un interlocuteur technique et un élu référent du dossier. Des profils assez variés de référent technique se sont succédés au sein des communes et intercommunalités porteuses de démarches ADS :

- Des DGS DGA
- Des DST
- Des chargés de mission aménagement Urbanisme
- Des chargés de mission tourisme
- Des chargés de mission environnement
- Des profils plus atypiques : chargé de financement du projet communal, directeurs de cabinet

Un référent élu est également demandé dans le dossier de candidature. Dans la moitié des cas, il s'agit directement du Maire, dans le cas contraire, il s'est agi d'un adjoint en charge de l'Aménagement ou du Littoral dans les autres cas.

>> Analyse 2013 - 2022

Quelque soit le profil des interlocuteurs technique, l'analyse fait ressortir qu'à partir du moment où l'interlocuteur dispose d'un temps dédié au suivi de la démarche, les conditions de réussite sont élevées. Dans certains cas, les communes ont pu mettre en place des équipes projets qui ont également bien fonctionné. Pour les techniciens interrogés dans le cadre de l'évaluation, ils

reconnaissent la nécessité de pouvoir réserver un temps dédié, mais également de l'intérêt de pouvoir repositionner leur action du quotidien dans une vision à plus long terme.

« Ce qui peut faciliter l'émergence opérationnelle des projets dépend de la présence d'interlocuteurs au sein des collectivités » Entretien avec un Bureau d'étude accompagnant une démarche ADS.

1.3.3 | La production d'un diagnostic et d'un positionnement touristique en interne

La production de documents internes, remis ensuite au prestataire retenu, est issue de la démarche expérimentale. Le bilan mené en 2015 a conduit à renouveler ce point de la méthodologie. La rédaction de ces documents nécessite une forte implication des techniciens de la collectivité et du GIP Littoral.

Ce choix a été fait initialement pour plusieurs raisons :

- tester la motivation et les moyens que le porteur de projet est prêt à engager dans le cadre de la réflexion ADS,
- préparer le partenariat au lancement de la mission,
- concentrer les moyens financiers à une expertise spécifique sur la problématisation du diagnostic plutôt qu'à un recueil de données, souvent éparpillées auprès des différents partenaires institutionnels.

L'objectif du diagnostic est d'identifier les premiers enjeux du territoire dans toutes ses composantes. Ce diagnostic est réalisé à partir des études déjà existantes (études préalables PLU, diagnostic SCOT, stratégies touristiques...). L'objectif du positionnement touristique est de donner les lignes directrices du projet d'aménagement en lien avec les clientèles ciblées demain ; le type d'équipements structurants le plus adapté aux besoins et évolutions du territoire ; le type d'hébergements à développer, à soutenir.

>> Analyse 2013-2022

Ces missions sont parfois confiées à des stagiaires avec un profil aménagement, tourisme, urbanisme. Ces missions de stage font la plupart du temps l'objet d'une suite avec la proposition de contrats par les collectivités ou par les bureaux d'études: cela a été le cas à Moliets-et-Maâ (la stagiaire de la commune a ensuite été recrutée par le Bureau d'étude retenu pour réaliser la mission), à Médoc Atlantique (la stagiaire a ensuite été recrutée en CDD par la CCMA) et à Saint-Palais-sur-Mer (le stagiaire a ensuite été recruté par la Ville) notamment.

Certaines collectivités ont également recruté en amont du lancement de la démarche ADS, comme cela a été le cas à Saint-Georges-de-Didonne. Une seule exception a été accordée par le partenariat dans le cas du dossier de Carcans – Hourtin.

Retour d'expérience ADS Carcans - Hourtin :

Lors de la candidature portée par la Communauté de Communes Médoc Atlantique, cette dernière a indiqué qu'elle ne serait pas en capacité de réaliser le diagnostic et le positionnement touristique en interne. Au regard des enjeux sur le territoire, le partenariat a considéré qu'il serait quand même intéressant de lancer une démarche ADS et a accepté de confier ce travail au prestataire retenu. Si l'étude a été menée à son terme et que le résultat de celle-ci est tout à fait conforme aux attendus d'une démarche ADS, l'évaluation fait ressortir des difficultés pour enclencher les phases plus opérationnelles au sein des deux communes. Ce retour d'expérience tend à conforter le partenariat sur le fait qu'une démarche ADS s'adresse à des collectivités disposant de moyens humains en

capacité de suivre la démarche ou en capacité, de manière exceptionnelle, de mobiliser une ingénierie humaine par divers moyens.

Concernant le positionnement touristique, l'analyse fait ressortir que le document constitue davantage un diagnostic qu'une 1ère approche et mise en perspective du territoire au regard de l'évolution des différentes filières et des clientèles. La mobilisation des offices de tourisme constitue un axe de travail important qui devra être amélioré.

Zoom sur les productions réalisées par le porteur de projet

Diagnostic du fonctionnement du secteur

Le diagnostic de territoire réalisé en interne comprend ainsi :

- I | Etat des lieux socio-économiques du territoire
 - Evolutions démographiques
 - Economie du territoire / poids du tourisme
 - Offre d'habitats, de commerces, d'équipements publics, de services
 - Analyse des équipements structurants
 - Ressources de la commune : revenus touristiques, fiscaux...
- II | Composantes urbaines, environnementales et paysagères
 - Analyse réglementaire et foncière : PLU, SCOT, opportunités foncières
 - Analyse de l'organisation urbaine et paysagère du territoire : Environnement, déplacements, trame bâtie, éléments urbains structurants, plans plages, pistes cyclables... une analyse des points forts et points faibles en matière d'espaces naturels et de paysage sera opportune à ce stade.
 - Identification des risques : érosion, submersion, inondation, incendie
- III Mise en perspective des enjeux du territoire

Positionnement touristique de la station à 2045

Cette partie du travail doit permettre de définir le positionnement actuel et futur de la station notamment en termes de clientèles et de filières. Elle s'appuie sur les éléments de l'étude prospective menée au niveau régional, ainsi que sur des éléments plus locaux en termes de prospective territoriale. L'objectif est d'inscrire le projet dans le long terme, de prendre en compte les différences et complémentarités de positionnement entre stations, à différentes échelles, dont l'échelle régionale, d'assurer le lien entre aménagement et promotion.

Le document produit par chaque site contiendra donc les éléments suivants :

- Offre / demande : fréquentation / filières / équipements de loisirs et de tourisme / hébergements
- Eléments identitaires de la commune : image, promotion, notoriété
- Fonctionnement touristique de la station : organisation, démarches de labellisation, relations avec les professionnels
- Volontés de positionnement du territoire : évolution des filières, des clientèles...

1.4 | Evaluation Phase Appel à candidature et productions internes

Dossier de candidature :

Un dossier de candidature considéré comme un 1^{er} acte qui permet de poser les bases de la méthodologie ADS: affichage du partenariat, démonstration de la collectivité porteuse de projet de sa motivation et de sa capacité à suivre une étude complexe.

Ce qui fonctionne

La 1ère vision du territoire sur ses enjeux permet de produire des cahiers des charges très complets et de mobiliser les bonnes compétences au sein des bureaux d'études

Une étape qui permet d'identifier des solutions au cas par cas pour pallier l'absence exceptionnelle d'ingénierie de certaines collectivités littorales

Le rôle central du chef de projet au sein de la collectivité porteuse du projet (un rôle d'articulation entre le bureau d'étude et les élus).

La présentation des candidatures en comité d'expertise (jusqu'en 2020) puis en Groupe technique stratégique permet un échange productif en amont du lancement de l'étude

Production interne des documents

Implication préalable de la collectivité dans la production de ces documents (des recrutements de stagiaires prolongés pour assurer le suivi de la démarche...)

Un travail qui permet une première approche des enjeux locaux (sous réserve d'un plus large partage)

La seule exception réalisée tend à démontrer que si la collectivité n'est pas en capacité de s'organiser pour réaliser ces documents en interne, la démarche ADS sera ensuite compliquée à mettre en œuvre sur des phases plus opérationnelles.

Dossier de candidature

Rester vigilant sur le portage de démarches par l'échelon intercommunal (s'assurer que la gouvernance mise en place permettra une bonne appropriation et l'implication sur le suivi des dossiers par les agents techniques des communes concernées, maillon essentiel à l'émergence opérationnelle des projets)

Ce qui pourrait être amélioré

Cadrer la méthodologie d'écriture du dossier de candidature avec une participation et une sensibilisation des élus du conseil municipal

Envoi des documents préalables aux partenaires (Etat, Région, Départements, EPCI, Banque des territoires) plus en amont pour permettre l'analyse des dossiers (depuis 2020, l'analyse se tient dans le cadre du GT stratégique, l'envoi des documents est prévu 3 semaines en amont)

Production interne des documents

Nécessité de préciser l'utilité de ces documents insuffisamment valorisés (la compilation et la synthèse des études existantes, les premiers échanges partenariaux...) ou de les faire évoluer (vers une liste de documents disponibles et une liste d'entretiens par exemple)

Proposer aux collectivités en phase de candidature une spatialisation des enjeux analysés via une cartographie, plutôt qu'une priorisation.

Ajouter une présentation des projets d'aménagements récents, en cours et à venir sur le territoire d'étude.

Sur le positionnement touristique, renforcer l'implication de l'office de tourisme pour aller au-delà d'un simple diagnostic et faire davantage ressortir les enjeux

2 | Déroulé d'une étude préalable ADS

La méthodologie présentée ci-dessous est celle qui a été stabilisée en 2015 dans le cadre de la généralisation de la démarche ADS. Des ajustements ont été apportés au cahier des charges type (précision des livrables, rajout de temps dédiés avec les services de l'Etat pour approfondir les aspects règlementaires, etc.), mais sa structure est restée la même.

Ainsi, après la remise des documents internes au bureau d'étude, les études ADS sont conduites en 2 phases :

- Phase 1 : Diagnostic de la station et positionnement touristique : Analyse générale, diagnostic du fonctionnement du secteur et stabilisation du positionnement touristique de la station à 2040.
- Phase 2 : Etude de programmation urbaine du secteur : Appui sur le document cadre de la méthode (Référentiel d'innovation jusqu'en 2020, puis Littoral 2030)

2.1 | Phase 1 de l'étude préalable ADS

2.1.1 | Méthodologie Phase 1

Objectifs de la Phase 1:

- Identifier les enjeux propres au territoire
- Révéler et cartographier les enjeux sur le territoire
- Donner la ligne directrice du projet d'aménagement

La 1ère phase de l'étude prend appui sur le travail réalisé en interne par le porteur de projet et ses partenaires. La méthode utilisée pour réaliser ce travail se veut participative, associant ainsi les partenaires institutionnels (élus et techniciens), les professionnels et opérateurs du tourisme, les acteurs économiques et les usagers à la définition d'un projet de territoire dans la perspective de faciliter plus tard l'acceptabilité du projet. Ce travail doit mettre en débat les évolutions et permettre les premiers choix indispensables à la mise en œuvre de projets d'aménagements au sein des territoires.

La mission du prestataire retenu sur ce 1^{er} volet ne porte donc pas sur la production d'un simple état des lieux, mais bien d'un diagnostic problématisé. L'objectif est ici de confronter les points de vue sur la vision du territoire proposée par la collectivité, par l'apport du regard extérieur du bureau d'étude. Ce dernier fournit ainsi un travail d'analyse des documents produits en interne et apporte des compléments justifiés.

Lors de la phase expérimentale, le bureau d'étude a proposé des ateliers et une méthode de travail qui ont été jugées efficace pour mettre en lumière et valider des enjeux et des périmètres d'intervention prioritaires, à partir notamment d'un travail sur le repérage des espaces ressources et leur mise en réseau. Cette méthodologie a permis des échanges riches : entre le bureau d'études et la collectivité / entre la collectivité et ses partenaires. Cela a aussi permis d'identifier plus facilement les enjeux prioritaires de manière partagée. Ainsi, en 2015, dans le cadre de la généralisation de la démarche ADS, cette méthodologie a été conservée et a été précisée dans le cahier des charges de l'opération renouvelée (outils cartographiques, animation des ateliers, etc.). Dans le cadre de la généralisation et avec l'apport de propositions de nouveaux bureaux d'études, ces temps de coconstruction ont pu prendre diverses formes (cf. partie 3.1.1 du document) et n'ont cessé d'évoluer pour prendre une place majeure dans la méthodologie.

Si le cahier des charges n'impose pas un nombre ou un format précis d'ateliers, les candidats doivent proposer une méthodologie adaptée, intégrant la production interne dans une logique de co-construction. Les instances de validation de la Phase 1 permettent ensuite d'arbitrer les choix stratégiques (validation des enjeux prioritaires, des périmètres de réflexion et opérationnels à privilégier) et donc de préciser la ligne directrice du projet d'aménagement, définie en Phase 2.

Depuis 2020, l'analyse des enjeux est travaillée au regard du document cadre de la démarche : Littoral 2030 : Réussir la transition du Littoral de Nouvelle-Aquitaine.

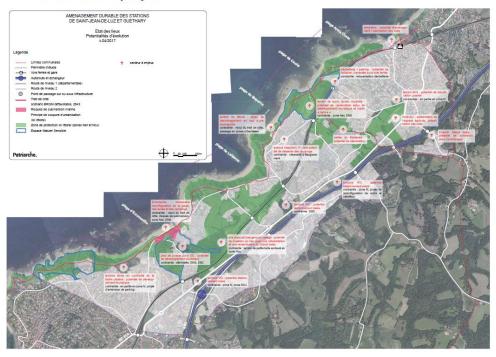
Présentation générale des enjeux régionaux Littoral 2030 : Réussir la transition du Littoral de Nouvelle-Aquitaine

- Littoralisation Métropolisation
- Environnement Grands Paysages
- Tourisme et Loisirs
- Risques naturels
- Plage
- Mobilité Accessibilité
- Patrimoine bâti Architecture

Il découle des entretiens menés que la 1ère phase d'étude, qui se déroule en moyenne sur une période de 6 mois, peut sembler importante dans la mesure où la production d'un diagnostic a déjà été réalisée en interne, mais pour la majorité des personnes interrogées (et notamment les bureaux d'études) ce temps semble nécessaire pour réaliser les différents temps d'échanges et de coconstruction (visites de sites, entretiens, temps de concertation...), et permettre une bonne appropriation des enjeux à la fois pour la collectivité et ses partenaires.

Les livrables attendus en fin de phase 1 se constituent d'un rapport d'analyse du document de diagnostic de territoire et du positionnement touristique: compléments, points à approfondir, éléments de réorientations. Ce rapport contient des cartes permettant de faire ressortir les enjeux principaux et un diaporama de présentation des enjeux sur chaque site.

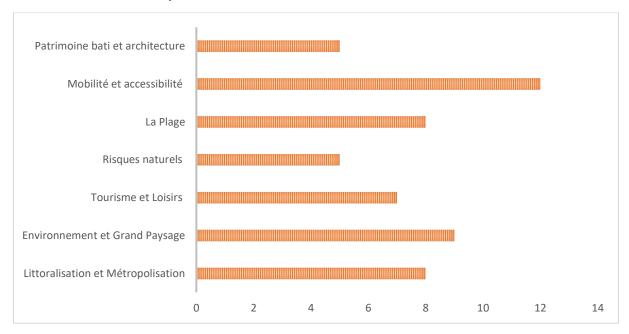
7.4 Secteurs de projets



2.1.2 | Analyse détaillée des enjeux (Phase 1 de l'étude) : des enjeux communs aux démarches ADS quel que soit le type de territoires

Une analyse des enjeux des différents sites engagés dans une démarche ADS est proposée ici.

Nombre de fois où un enjeu est cité en Phase 1 des études ADS



Analyse réalisée sur la période 2015-2022 sur la base des 12 démarches ADS suivantes : Bidart, Mimizan, Audenge, Lacanau, Guéthary-Saint-Jean-de-Luz, Seignosse, Carcans-Hourtin, Soustons, Vendays-Montalivet, Moliets-et-Maâ, Saint-Palais-sur-Mer, Biscarrosse,

Des enjeux autour des questions de mobilité et d'accessibilité au territoire qui reviennent dans l'ensemble des démarches ADS. La lecture comparative de ce graphique avec celui des enjeux du dossier de candidature, vient renforcer la nécessité de cette étape d'appropriation du territoire par les bureaux d'études et d'une phase de concertation élargie, qui vient repositionner différemment certains enjeux.

Dans l'ensemble des démarches ADS, la méthodologie de mise en connexion des secteurs à potentiels du territoire conduit dans la totalité des cas à définir un programme d'actions en matière de renforcement des mobilités alternatives à la voiture. Dans certains cas, l'axe mobilité constitue un travail à part entière ensuite en phase 2 de l'étude.

Exemple à Saint-Jean-de-Luz (64) : Un projet qui s'appuie sur des pôles de convergence des mobilités

Etude préalable ADS finalisée en 2020 Réalisation des 1ères actions été 2022 (parkings relais, navette) Etudes complémentaires en cours (recomposition, plages)

L'ambition générale du projet ADS est l'adaptation et la recomposition spatiale du littoral nord de la commune de Saint-Jean-de-Luz afin de faire face aux risques littoraux sur le long terme, tout en maintenant l'attractivité résidentielle et touristique du territoire.

Parmi les enjeux identifiés en 1ère phase de l'étude : le déploiement d'une mobilité durable (repli des poches de stationnement, création de parkings relais en retro littoral, intermodalité, navette

électrique, promotion des modes actifs etc...). Le projet ADS repose ainsi sur une armature des déplacements qui permet les échanges au sein du territoire et qui le met en mouvement. Cette armature nécessite d'être repensée pour une pratique et une découverte durable du territoire, à travers une offre beaucoup plus diversifiée.

L'objectif de la feuille de route ADS est de réduire la pression automobile sur le trait de côte et d'enclencher des changements de comportement sans attendre le déplacement effectif de toutes les activités menacées. Il s'agit de mettre en place des parkings de rabattement en rétrolittoral, desservis par des navettes légères rejoignant les activités actuellement implantées sur le trait de côte. Les parkings seront construits en dehors de la zone de risque et le tracé des navettes évoluera au fur et à mesure du recul du trait de côte et du déplacement des activités impactées. Ce plan d'actions constitue l'accompagnement indispensable aux mesures d'aménagement et de relocalisation.

La réalisation à l'été 2022 du parking relais Laiatz (200 places VL) a ainsi constitué la 1ère action opérationnelle issue de la démarche ADS à Saint-Jean-de-Luz. Ce projet, d'un montant total de 2M €HT a fait l'objet d'un portage par le syndicat des mobilités Pays Basque et un cofinancement de l'agglomération Pays-Basque, de l'Etat, de la Ville de Saint Jean de Luz et du département des Pyrénées Atlantiques. Il s'est accompagné de la mise en place d'une navette avec un cadencement de 30 minutes et un fonctionnement de 11h à 2h30 du matin. Le 1er bilan de fonctionnement (en cours) met en avant une attente des usagers sur ces nouveaux services, mais également des inquiétudes sur le bon fonctionnement de ces navettes liées à des problématiques de recrutement de chauffeurs.

En parallèle, l'Agglomération Pays Basque a lancé, fin 2022, la consultation sur une étude de recomposition (inscrite comme une des actions phares du PPA signé en 2021 avec l'Etat), et la commune s'est engagée dans une étude pré opérationnelle pour le réaménagement des plages d'Erromardie, Mayarco, Lafitenia et Cenitz. Le réaménagement des plages s'inscrit dans une logique d'actions sans regret (améliorations liées à l'accueil du public, la gestion environnementale... sans attendre une recomposition en profondeur de ces secteurs), et dans la continuité de l'aménagement des parkings de rabattement, afin de conforter une accessibilité alternative à la voiture sur les plages.



Esquisse schéma des mobilités, étude ADS 2018



Esquisse Parking relais de Laiatz @Syndicat des Mobilités du Pays Basque

Autres exemples:

- A Lacanau : Favoriser une dynamique territoriale, s'appuyer sur des alternatives crédibles et innovantes, réduire la consommation d'espace par la voiture
- A Saint Palais : Aménager des continuités douces et de l'avenue de la Grande Côte pour relier les sites à enjeux et développer les modes alternatifs à la voiture

Des enjeux autour des questions de tourisme et de loisirs et notamment sur la clarification, consolidation ou construction du positionnement touristique

De manière générale, on peut considérer que l'approche clientèle reste trop souvent superficielle. Les études ADS se limitent trop souvent à un état des lieux et les propositions opérationnelles peinent à se réaliser. Cela pose la question du niveau d'implication et de la capacité à intégrer les préconisations des offices de tourisme dans les études mais également du niveau de rendu sur ces sujets. Dans certains cas, le travail mené dans le cadre de la démarche ADS a pu conduire à un changement de posture plus radical des orientations prises sur le territoire. Dans les autres cas, le travail sur les enjeux a souvent permis de clarifier ou de consolider des positionnements existants, et d'identifier dans les secteurs de réaménagement ceux ayant le plus fort potentiel pour répondre à ce positionnement.

Exemple aux Mathes-La-Palmyre (17) : faire du tourisme une vitrine de l'attractivité globale

Etude préalable ADS finalisée en 2022

L'image des Mathes-La-Palmyre est aujourd'hui principalement associée à des produits phares : le zoo, le club Med et l'hôtellerie de plein air. Si la nature omniprésente constitue bien le cadre, cet atout est perçu en second plan. Le territoire souffre d'une absence d'image clairement identifiable. Par ailleurs, cette offre touristique riche a tendance à se reposer sur ces acquis : avec d'une part des équipements qui génèrent leur propre activité mais avec peu de retombées sur l'attractivité globale de la station et d'autre part une offre d'activités orientées largement vers un public familial en séjour estival. Le territoire dispose aussi d'une avance sur les mobilités douces et notamment le vélo, mais l'ambiance « vie locale » n'est aujourd'hui pas un atout différenciant et les activités de loisirs ne s'adressent pas ou plus à toutes les clientèles.

Les enjeux identifiés en matière de positionnement touristique ont ainsi été d'une part de renforcer et développer les animations et événements, d'offrir des occasions de vivre la station, notamment le soir et de renforcer les offres autour de l'art et du vivre local, et d'autre part de conforter et accompagner les évolutions: donner à voir et comprendre le paysage, sécuriser et renforcer les infrastructures vélos, répondre aux nouvelles attentes des clientèles. Les objectifs à travers l'étude ADS sont donc d'exister en tant que territoire (à voir, à pratiquer, à vivre), incarner un mode de vie inscrit dans les valeurs du 21ème siècle et d'étendre la fréquentation sur les ailes de saison.

Pour cela, la feuille de route ADS est construite autour de plusieurs actions :

- Renforcer le potentiel de différenciation de la station notamment autour de la nature, du paysage, de la Baie de Bonne Anse mais aussi de renforcer l'animation et les événements
- Accompagner les exploitants (hébergements, loisirs) dans leurs besoins de renouvellement et d'adaptation
- Renforcer les synergies entre acteurs
- Conforter l'avance de la commune en matière de mobilité douce

En résumé, faire du tourisme une vitrine de l'attractivité globale de la Palmyre pour attirer services et résidents à l'année.

Autres Exemples:

- A Audenge : Renouveler les hébergements touristiques
- A Lège-Cap-Ferret : Objectiver les problématiques d'hyperfréquentation
- A Moliets-et-Maâ : S'appuyer sur l'existant (le centre de séminaire) et le transformer pour renouveler la vie de la station

Des enjeux autour des phénomènes de littoralisation et de métropolisation qui se traduisent notamment par la transformation ou la mutation des espaces publics ou encore des projets de recomposition spatiale

Exemple à Lacanau (33) : de la station balnéaire vulnérable à la Ville Océane résiliente

Etude préalable ADS finalisée en 2018 Validation schéma mobilité en 2020

Travaux de l'artère commerçante et de la promenade sud programmée pour hiver 2022/2023

La phase 1 de l'étude ADS a permis de poser les bases d'un projet d'évolution d'une station balnéaire héritée de la MIACA, construite sur le tout-voiture, vers une ville océane attractive et touristique, résiliente pour faire face aux évolutions climatiques et reconnue pour la qualité de son offre de services et d'équipements, pleinement connectée à son environnement et accessible à tous les usagers. Depuis sa création au XIXe siècle, la station de Lacanau se développe grâce à sa proximité avec Bordeaux. Aujourd'hui, Lacanau n'est plus seulement une station de plaisir pour le week-end, elle représente aussi un territoire au cadre de vie agréable où il fait bon passer de courts séjours ou s'installer à l'année. Ainsi, l'influence de la Métropole joue toujours un rôle majeur dans le développement de la commune.

La station balnéaire véhicule l'essentiel de l'image de Lacanau et constitue le poumon économique de la commune et du sud-Médoc du fait de son attrait touristique. Celui-ci est conféré par les plages, mais aussi par la vitalité des commerces, par l'animation estivale et les festivités sportives comme culturelles.

C'est sur cette base que le programme d'actions de l'ADS de Lacanau propose 2 chantiers majeurs visant la transformation de la station balnéaire en ville océane : le 1^{er} porte sur la mobilité, le 2nd sur la requalification de l'artère commerçante et de l'ensemble de son front de mer. Le projet urbain formulé par la commune fait le pari du renforcement des liens et des complémentarités entre les deux polarités de la commune : la ville océane avec une identité contemporaine et balnéaire et le bourg autour d'une identité historique et patrimoniale.





Projet de réaménagement des Allées Ortal et du Front de mer de Lacanau @Phytolab

Autres Exemples:

- A Saint-Palais sur Mer : Faire vivre Saint Palais à l'année : la transformation du centre-ville de la plage au lac

Des enjeux autour des questions environnementales et paysagères

Exemple à Saint-Palais-sur-Mer (17) : Révéler les vallons et renouer avec la géographie des lieux

Etude préalable ADS finalisée en 2022 ; Lancement des études pré-opérationnelles fin 2022

Le diagnostic problématisé réalisé sur Saint-Palais a fait ressortir que certaines entités paysagères se sont imposées dans l'image du territoire et d'autres se sont amenuisées au fil des ans :

- Un port disparu, devenu centre-ville historique de station balnéaire
- Une côte riche d'ambiances, de milieux et de plages : sableuse et dunaire au nord, ribambelle de conches au sud
- La négation et la perception de plus en plus ténue des vallons humides, marais et étangs rétro-littoraux, conséquence de l'urbanisation et du mitage progressif des campings aménagés et des infrastructures.

Un développement urbain littoral historiquement orienté sur le rapport frontal et unique entre la station balnéaire et ses plages, dans une logique relativement fermée à la diversité et la richesse des paysages de l' «arrière-pays». Etendu et lâche, il a atteint ses limites latérales urbanisables, dirigé depuis le front de mer vers l'arrière-pays et le plateau agricole



Un des enjeux mis en évidence dans la démarche ADS est donc de retrouver l'immersion et les contacts avec le grand paysage, et ce sur différents espaces du territoire :

- sur la place et les formes de la mobilité sur l'avenue de la Grande Côte (voirie, stationnement, confort et parcours des modes doux)
- sur la relation à l'horizon et aux points de vue (les espaces d'ouverture et les points d'appel), vers l'océan et la forêt
- sur l'entrée en ville, sa cohérence avec le paysage et la place du naturel
- une nécessité d'amélioration de la connexion, la visibilité des contacts avec la forêt et l'offre de parcours

Autres Exemples:

- A Audenge : Explorer une logique de «Grand Site» pour les domaines endigués
- A Bidart : Réaménager la vallée de l'Uhabia en tenant compte des équilibres écologiques, des risques, des enjeux environnementaux.

2.2 | Phase 2 - Etude de programmation urbaine du secteur

2.2.1 | Méthodologie de la Phase 2 d'une étude ADS

En phase 2, le document final doit encadrer le développement futur de la station sur les périmètres et enjeux prioritaires identifiés en phase 1 : 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 évolutif. L'objectif principal est d'élaborer des orientations de programmation et les grandes lignes d'implantation.

Le prestataire retenu doit élaborer des propositions d'aménagement durable en se basant sur les grands principes d'aménagement et de gestion durable de Littoral 2030. Quels que soient les enjeux pré-identifiés, des éléments communs sont à prendre en compte pour l'élaboration de propositions d'aménagement :

- la réflexion sur un périmètre pertinent, avec une prise en compte du rétro littoral de manière systématique
- la prise en compte des documents d'urbanisme existants (indiquer dans les rendus les adaptations ou orientations à prendre selon les différents niveaux d'avancement des sites)
- la conformité avec le cadre réglementaire (sites classés, sites inscrits, loi littoral, espaces protégés, ...)

Une approche croisée urbanisme / tourisme et prospective territoriale est systématiquement privilégiée pour construire le projet d'aménagement.

La 2^{ème} phase de l'étude se déroule sur 12 mois en moyenne et compte un 1^{er} temps de validation intermédiaire sur les différentes options d'aménagement puis un temps de validation final.

Les livrables attendus d'une Phase 2 sont les suivants :

- une programmation générale des équipements structurants, logements, services, commerces, etc.
- une esquisse d'aménagement générale via 2 ou 3 scenarios (cartographies au 5000ème 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 grands chantiers et pour chaque option du projet,
- une proposition de gouvernance pour la mise en œuvre opérationnelle (maitrise d'ouvrage, gestionnaire).



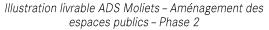




Illustration Livrable ADS Carcans - Hourtin - Fiche projet

2.2.2 | Analyse des programmes d'actions issues des études ADS

A l'issue d'une étude ADS, on retrouve une grande diversité d'actions, elles sont inscrites par grandes catégories dans le tableau ci-dessous (pour faire le lien avec la partie suivante 2.2.3 sur l'analyse des sorties opérationnelles, le tableau précise si ces actions sont programmées ou non sur des phases opérationnelles).

Action engagée

Tableau du programme des actions issues d'ADS

Première approche opérationnelle

Pásmánagement du Port à Audenge	
·	
·	
· ·	
·	
· ·	
· · ·	
-	
!	
g ·	
L'espace de la Pinède aux Mathes-la Palmyre	
	Réaménagement du Port à Audenge Recomposition du Front de mer à la Place de l'Escoure à Lacanau Réaménagement Jetée des Alcyons et terrasse Pierre Louis à Guethary Aménager le nouveau front de lac d'Hourtin Port Recomposition du cœur de station et de la Place de la Balise à Moliets Recomposition du cœur de station et de la Place de la Balise à Moliets Recomposition du la Pointe de la Grande Côte, de l'esplanade du Concié et renouvellement du centre-ville à Saint-Palais-sur-Mer Le front de mer des Mathes-La Palmyre Opération du Cœur du Penon à Seignosse Recomposition du site de Contaut à Hourtin Nouvelles programmations à Maubuisson et Hourtin Port Secteur Erromardie et Vallée du Grand Isaka à Saint-Jean-de-Luz A venir - ADS en cours de finalisation: Boulevard de l'océan et places de Montalivet, Places et cœur de ville de Vendays Pointe de Grave et Port Médoc Front de mer de Biscarrosse Réaménagement Plage du Penon à Seignosse Réaménagement Plage des Bourdaines à Seignosse Réaménagement Plage des Bourdaines à Seignosse Réaménagement Plage océane à Soustons Réaménagement Plage océane à Soustons Réaménagement Plage centrale de Carcans Réaménagement Plage centrale de Carcans Réaménagement Plage centrale de Hourtin Réaménagement Plage des Combots à Saint-Palais-sur-Mer Réaménagement Plage des Combots à Saint-Palais-sur-Mer Réaménagement Plage du Gurp à Grayan l'Hopital (ADS Nord Médoc) Tour du lac et mise en tourisme à Mimizan Renaturation de la Lette des Bourdaines à Seignosse Aménagement d'un point nature à l'étang Blanc à Seignosse Programmation sportive et nature de la Vallée de l'Uhabia Mise en valeur du Site naturel du Cenitz et du Baldareta à Saint-Jean-de-Luz Site de l'airial, une zone naturelle à conforter à Soustons Un positionnement nautisme "doux" et pratique libre sur la Base de Laurens à Soustons La mise en valeur de l'étang de Moliets L'espace de la Pinède aux Mathes-la Palmyre

	Parcours de découverte modes doux en Nord Médoc	ĺ	
	A venir - ADS en cours de finalisation :		
	Marais du pont de la Brède à Vendays-Montalivet		
	Berges du lac nord de Biscarrosse		
	Etang de Biscarrosse bourg.		
	Proposer un schéma de circulation et de de stationnement pour une ville		
Mobilités –	des courtes distances à Lacanau		
Déplacements	Travailler l'accès à la métropole depuis Lacanau		
Etudes et	Etudier la réouverture de la halte ferroviaire à Bidart		
schéma des	Un plan de circulation qui s'adapte en fonction des saisons à Saint-		
mobilités	Palais-sur-Mer		
	Schéma des mobilités à Montalivet		
	Schéma des mobilités à Biscarosse Plage		
	Aménagement de zones 30 et pistes cyclables à Audenge		
	Connexion cyclables Lac - Vélodyssée à Mimizan		
	Aménagement d'une voie verte le long de l'Uhabia à Bidart		
	La création d'une piste cyclable des Casernes à l'étang blanc et de		
	l'étang blanc au cœur du Bourg à Seignosse		
Mobilités –	Liaison Hourtin CFM sur la façade Est du lac à Carcans-Hourtin		
Déplacements	Réalisation Vélodyssée côté façade lacustre du lac à Carcans Hourtin		
Connexions	Confortement du chemin des résiniers à Carcans-Hourtin		
cyclable	Les connexions douces pour mailler le territoire - connexion RD Site de		
	l'Airial et pistes VTT à Soustons Connexion Bourg Station – grand mail piéton cycliste + connexion sud de		
	la Véloddyssée à Moliets		
	Des continuités cyclables à aménager et à adapter aux impacts du		
	changement climatique à Saint-Palais-sur-Mer		
	Nouvelle connexion cyclable entre Biscarrosse Plage et Biscarrosse		
	Bourg		
Mobilités –	Mise en place d'une navette fluviale et d'une navette estivale sur Mimizan		
Déplacements	Mise en place navette estivale à Saint-Jean de Luz		
Navettes	Expérimenter la mise en place d'une navette estivale à Carcans		
	Créer un pôle d'échange et de services à Lacanau Océan		
Mobilités –	Aménagement de points de convergences à SAINT-JEAN-DE-LUZ et		
déplacements	Guéthary		
Stationnement	Déplacement et aménagement d'une nouvelle aire de camping cars à		
	Soustons Création de parkings rétro littoraux à Biscarrosse Plage		
Mobilités –	Reconfiguration Avenue Maurice Martin à Mimizan		
déplacements	Reconfiguration Avenue de la Grande Côte à Saint-Palais-sur-Mer		
Axes	Reconfiguration Avenue de la Grande Cote à Saint-Falais-sui-iviei Reconfiguration Avenue de Chambrelent à Seignosse		
structurants	Neconiiguration Avenue de Onambreient à Seignosse		
	Requalification du Château de Certes à Audenge		
Structuration	Evolution mode de gestion et modernisation Camping municipal à		
offre touristique	Audenge		
et de loisirs Développement d'une nouvelle offre diffuse à Audenge			
(hébergement,	Equipements à destination des vélotouristes (ancienne gare) à Audenge		
équipement, sport, culture)	Requalification de la friche « Capariou » à Mimizan		
	Requalification des hébergements base nautique Mimizan		

	Relocalisation du skate park à Seignosse Repositionnement du Golf de Pinsolle dans l'offre sportive du territoire à Soustons	
	Structuration de la pratique libre sportive à Soustons Création d'un Festival de Land Art à Soustons	
	Reconfiguration et modernisation de l'offre HPA à Saint-Jean-de-Luz	
	Accompagnement des campings vers une offre «nature» de qualité à Saint Palais	
	Action sur les résidences de tourisme à Moliets-et-Maâ Etude de programmation devenir Centre de séminaire à Moliets-et-Maâ Accompagner les mutations commerciales à Lacanau	
	Une programmation culturelle innovante à Saint Palais	
	Charte architecturale et paysagère à Seignosse	
	Charte des enseignes commerciales à Moliets-et-Maâ	
	Charte des enseignes commerciales à Saint-Palais-sur-Mer	
	Etude désimperméabilisation à Saint Palais	
Autres actions	Charte urbaine, architecturale et paysagère à Saint-Palais-sur-Mer	
	Soutenir les expérimentations privées en zonage ubl à Lacanau	!
	L'inscription dans la démarche de transition énergétique communautaire à Seignosse	
	La Charte "Couleurs et Matériaux" à destination des copropriétaires et l'instauration d'une journée des copropriétaires à Seignosse	

Analyse sur 10 démarches ADS finalisées (Bidart, Mimizan, Audenge, Lacanau, Seignosse, Soustons, Moliets et Maâ, Guethary-Saint-Jean-de-Luz, Carcans-Hourtin, Saint Palais sur Mer)

Une des volontés clairement affichées dès le lancement de la démarche ADS est la double portée d'une démarche ADS : une stratégie de territoire à long terme (10-20 ans) couplée d'une feuille de route permettant d'enclencher à court terme des actions opérationnelles (travaux...). Si cela a pu constituer une difficulté, notamment dans la compréhension du cadre ADS (pour les porteurs de projet et pour les bureaux d'étude), c'est aussi ce qui séduit dans la démarche et qui en fait tout son intérêt.

- « Tout le travail en amont permet d'aboutir à du « clé en main ». Tout au long de la démarche, on passe en revue l'ensemble des difficultés et des conditions de faisabilité. En principe, toutes les questions trouvent leur réponse à la fin. Dans les faits, il faut que les maîtrises d'ouvrage soient en capacité d'enclencher les phases opérationnelles » Technicien collectivité
- « Lorsque l'on intervient en phase opérationnelle, l'étude ADS permet de partir d'un programme, et de faire ainsi rapidement valider la première étape d'esquisse. Il faut rappeler que l'esquisse est une phase très importante pour permettre d'ajuster le projet, et faire le lien entre l'étude ADS et l'étape d'Avant-Projet. » Bureau d'étude intervenant sur des phases opérationnelles post étude ADS

L'étude ADS constitue donc tout autant un plan guide pour le territoire qu'une phase d'étude préalable suffisamment poussée pour engager des phases opérationnelles de maitrise d'œuvre. L'ensemble des préconisations formulées dans le cadre de cette évaluation et qui prend appui sur les retours d'expérience vise en premier lieu à conserver ce double caractère : poser la vision prospective et sa déclinaison opérationnelle. La première condition de réussite est celle de poser correctement les enjeux, les priorités et les secteurs en Phase 1.

Dans le cadre de la phase 2, un des enjeux est de conserver l'équilibre entre :

- des rendus très opérationnels et pour lesquels il conviendrait de pouvoir, dans certains cas, aller plus loin, notamment en se laissant des possibilités d'activer des volets d'études complémentaires (sur le plan technique : levés topo par exemple ou encore sur le plan du foncier),
- le renvoi dans les cas les plus complexes à des études complémentaires pour lesquels l'étude ADS fournira le cadre (à l'image des études techniques, réglementaires et financières de l'opération Cœur du Penon à Seignosse, de l'AMO à la mise en œuvre d'un dialogue compétitif à Lacanau, etc.)

Si un rendu d'étude ADS ne peut se limiter à une succession d'études complémentaires à lancer, elle doit justifier de l'opportunité d'engager des démarches d'études thématiques. Aussi, on retrouve dans plusieurs plans d'actions ADS :

- Des études propres à la mobilité : schémas de mobilité, de déplacement....
- Des études complémentaires « Aménagement » dont :
 - o Les études permettant d'affiner les orientations d'aménagement (AMO Maubuisson, AMO et dialogue compétitif sur le front de mer de Lacanau, AMO Cœur du Penon),
 - O Des études de type Charte architecturale, paysagère et environnementale, Charte des enseignes commerciales qui permettent d'accompagner l'évolution des espaces publics,
 - o Des études Aménagement Durable des Plages (dans le cas où la démarche ADS n'a pas suffisamment approfondi le sujet).

Zoom cas particulier Bidart – actualisation de l'étude ADS

Après une 1ère phase de réalisation, la commune a souhaité, en 2021, relancer une étude de programmation 6 ans après le rendu de l'étude ADS. Si dans ce cas, les évolutions territoriales et de gouvernance ainsi que la prise en compte des 1ères réalisations opérationnelles ont conduit à valider l'opportunité de repartir sur une étude préalable, il conviendra de rester prudent sur la multiplication de ce type d'étude et peut-être de se doter d'étapes préalables permettant aux collectivités de se positionner sur la réelle nécessité de se réengager dans une étude globale (en mobilisant par exemple des temps de présentation des rendus pour assurer la mise à niveau des connaissances et les réels besoins en terme d'actualisation...).

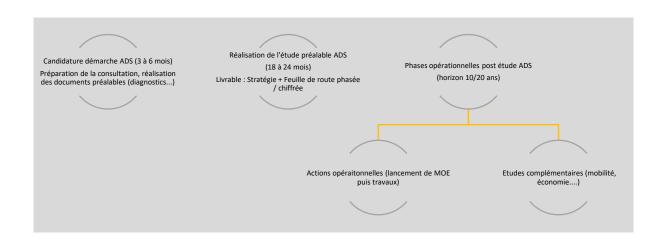
Un autre enjeu clairement identifié dans le cadre de démarche ADS est la portée et les champs sur lesquels l'étude ADS se déploie. La démarche ADS a été conçue en réponse à la problématique affichée dans l'étude prospective tourisme d'apporter une réponse en matière d'aménagement touristique durable. La méthodologie et les équipes pluridisciplinaires intervenues dans le cadre de ces missions ont largement apporté des réponses sur ces questions et au fur et à mesure le champ des questions et des secteurs d'intervention se sont étoffés, notamment pour inclure des problématiques plus urbaines.

Le partenariat ne s'est jamais limité dans une approche d'aménagement touristique, et des fiches actions ont permis, lorsqu'il s'agissait d'enjeux prioritaires, d'apporter des réponses sur ces problématiques plus urbaines (cœur de ville et de village, intégration des zones d'activités, problématiques de logement...). Néanmoins, il conviendra dans les prochaines années de clarifier la plus-value d'une démarche ADS par rapport à d'autres cadres existants (réhabilitation de centres bourg...). Si l'étude préalable ADS peut permettre de mettre en lumière des enjeux et des secteurs,

la démarche ADS n'a pas vocation à traiter les problématiques purement urbaines, d'autres cadres et d'autres partenariats existent et sont à mobiliser.

Cette analyse est à mettre en relation avec la question de la dénomination de la démarche qui est ressortie de plusieurs entretiens (plus particulièrement de la part des bureaux d'études). Plusieurs prestataires sont revenus sur la terminologie « stations ». Pour rappel, la question du nom de la démarche avait déjà fait l'objet d'un débat lors de la mise en place du dispositif. Après la phase expérimentale, le raccourci « ADS » ayant été largement adopté par les porteurs de projet, le choix avait été fait de conserver la dénomination « Aménagement Durable des stations et territoires touristiques », mais aujourd'hui, notamment avec l'extension en Charente-Maritime, le large déploiement de la démarche sur des territoires ne se reconnaissant pas dans la dénomination de stations, la question pourrait à nouveau être soulevée.

- « La terminologie n'est pas assez explicite. D'une dénomination, on se fait une idée sur quelque chose qui ne correspond pas à ce qu'attendent les élus. » Technicien Collectivité
- « ADS est une stratégie de territoire, sans être réellement explicitée comme tel » Bureau d'étude



2.3 | Evaluation méthodologie de l'étude préalable – propositions d'évolutions

Ce qui fonctionne	Ce qui pourrait être amélioré
	Améliorer la visibilité du cadre en renommant la démarche par la suppression du terme « station » (aménagement durable du littoral, aménagement durable des territoires littoraux)
	Phase 1:
Phase 1: Une appropriation des enjeux assez naturelle par les BE sur la base du référentiel d'innovation puis de Littoral 2030	Prévoir un temps d'accompagnement des BE sur les attendus de la Phase 1 (niveau de rendus graphiques et de programmation) L'approche clientèle – tourisme pourrait être mieux valorisée (en lien avec les Offices de tourisme) S'offrir la possibilité de produire des données
Le temps consacré à la phase 1 permet la	complémentaires si nécessaire (ex : mobilité)
réalisation de différents temps de concertation, co-construction : les diagnostics en marchant et les ateliers sont particulièrement appréciés par les bureaux d'étude et les collectivités (cf.	Clarifier ce qui relève de la concertation d'une approche plus politique
entretiens)	Phase 2:
Phase 2: La double approche: vision de long terme / portée opérationnelle de la démarche ADS Des livrables répondant au besoin: engagement de missions de MOE en suivant ou d'études	Faire évoluer le niveau de rendus entre les différentes actions selon leur temporalité: proposition d'un classement des fiches actions selon 3 niveaux: Opérationnel (phase ESQ+) / Etudes complémentaires / Grandes orientations
complémentaires Des livrables de grande qualité dans la lisibilité des plans et qualité des esquisses permettant	Améliorer la lisibilité du calendrier / phasage, notamment sur les actions de très court terme à enclencher suite à l'étude.
d'illustrer les enjeux et orientations d'aménagement	Se donner la possibilité d'aller plus loin sur les actions prioritaires en lançant des missions complémentaires selon les enjeux prioritaires définis et en parallèle de l'étude ADS (exemple : levés topos sur certains secteur, approfondissement faisabilité économique, comptages automobiles)
	Systématiser en introduction du rapport final un document portant sur « le récit projet de territoire » (format recto A4) : une synthèse des enjeux et du projet permettant de comprendre la priorisation des actions, comment elles s'inscrivent et s'articulent dans un processus plus long de transformation du territoire, etc.



3| Les réalisations opérationnelles à la suite des études préalables ADS

Pour conduire cette évaluation, une analyse des actions opérationnelles a été réalisée :

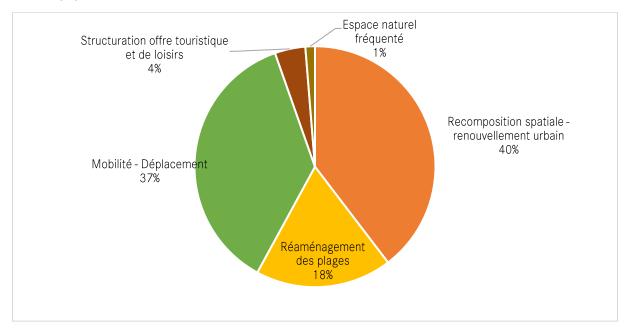
• A l'échelle de chaque démarche ADS finalisée⁷

Elle met en évidence que depuis la généralisation de la démarche ADS, l'ensemble des sites qui se sont engagés dans ce processus ont dans leur grande majorité engagé une action opérationnelle (étude complémentaire et/ou investissement) dans l'année qui a suivi la validation de l'étude en Comité de pilotage.

Lorsque cela n'a pas été le cas, plusieurs raisons l'expliquent: temps nécessaire à la mise en œuvre d'une gouvernance permettant de porter l'opération, défaut d'ingénierie au sein de la collectivité, ou encore le temps d'appropriation politique.

• Sur la base d'une typologie d'actions : recomposition spatiale/renouvellement urbain ; mobilité/déplacement ; structuration de l'offre touristique et de loisirs ; réaménagement des plages ; espaces naturels fréquentés

Aujourd'hui, les montants réalisés et/ou programmés (pour lesquels des études de maitrise d'œuvre sont engagées) sont estimés à hauteur de 40M €HT et se répartissent de la manière suivante :



Ce graphique fait ressortir que près de 80% des montants est consacrée à des opérations de recomposition spatiale et de mobilités.

Si on regarde de manière plus précise la répartition des actions, on constate que chaque typologie révèle de fortes disparités dans la nature des projets ainsi que des coûts moyens qui varient selon la nature des opérations :

• 3 projets concentrent les montants engagés pour des opérations de recomposition spatiale : Front de mer de Lacanau, Cœur de station de Moliets-et-Maâ et Opération du Penon à

_

⁷ Annexe 1 : Analyse de l'état d'avancement de chaque démarche ADS

- Seignosse avec un coût moyen de 4.6M € HT (comprenant les travaux et études nécessaires à leur réalisation)
- Les actions engagées en matière de mobilité recouvrent là aussi des natures d'opérations très différentes avec des études de type schéma des mobilités, la création ou réhabilitation de connexions cyclables, la mise en place de navettes, l'aménagement de pôles d'échanges, ainsi que la restructuration de trame viaire
- En matière de réaménagement durable des plages : ce sont 6 projets qui ont été réalisés ou qui sont engagés en suite d'étude ADS (Le Penon et les Bourdaines à Seignosse, le Port d'Albret à Soustons, Erromardie à Saint-Jean-de-Luz, la plage centrale de Carcans et la plage du Gurp à Grayan). Il ressort également que les opérations de réaménagement de plans plages ressortent davantage en phase opérationnelle que dans les enjeux. Cela témoigne de la manière dont ces espaces emblématiques des territoires littoraux permettent de traiter d'une multitude d'enjeux et demeurent des espaces vitrines, permettant d'enclencher de nouveaux principes d'aménagement durable sur un territoire littoral
- Enfin, le volume et le nombre d'actions engagées sont moindres en matière de structuration de l'offre touristique et de loisirs, mais également sur les espaces naturels fréquentés

3.1 | Opérations de recomposition spatiale et de renouvellement urbain

Les études ADS permettent d'envisager des opérations de renouvellement de grande ampleur intervenant tout autant sur les espaces publics que sur des espaces privés. La mise en œuvre de ces opérations relève alors d'une complexité à la fois technique, réglementaire, opérationnelle et financière mais elles semblent indispensables d'autant plus dans un contexte où l'enjeu est d'abord de trouver les réponses sur l'existant.

L'opération du Cœur du Penon à Seignosse, ou bien encore les projets de renouvellement de la Place de La Bastide à Moliets-et-Maâ ou du secteur de Contaut à Hourtin en sont des illustrations (beaucoup ne sont pas enclenchées à ce jour). Dans le cas où ces opérations sont motivées par un enjeu de recomposition lié à un recul du trait de côte, les dispositifs sont encore plus complexes à mettre en œuvre (à l'image du projet Erromardie à Saint-Jean-de-Luz ou de celui de recomposition du front de mer de Biscarrosse).

En Nouvelle-Aquitaine, la recomposition des stations et territoires littoraux s'impose à la fois par :

- Les évolutions climatiques : dans chaque stratégie locale, la question de la gestion des biens menacés est soulevée, conduisant à des stratégies visant la protection ou le recul au regard des analyses coûts-bénéfices qui sont conduites.
- Les évolutions urbaines et sociétales: avec le vieillissement des espaces publics et infrastructures des stations, l'inadaptation de l'offre d'hébergements, la dégradation de certaines copropriétés, les collectivités n'ont parfois pas d'autres solutions que d'envisager une recomposition en profondeur de leurs espaces touristiques.

Au fur et à mesure des études, les cas se multiplient et posent la question de la capacité des collectivités à porter en propre des opérations de ce type. Bien que les cadres régionaux, tels qu'ADS permettent d'élaborer le projet de territoire, sa faisabilité technique et le phasage d'une feuille de route dans le temps long; les retours d'expériences mettent en évidence que les collectivités littorales ne sont pas toutes en capacité d'apporter au niveau local les réponses en matière de faisabilité financière, réglementaire, de l'ingénierie et du portage opérationnel. Cela amène parfois à envisager un autre niveau de réponse (intercommunal).

Les verrous à lever ne sont pas de même nature dans les différents projets. Si dans le cas de la recomposition des stations littorales du fait des évolutions urbaines et sociétales, la mise en œuvre

opérationnelle se retrouve davantage confrontée à des verrous financiers et d'ingénierie; dans les projets de recomposition c'est toute la boite à outils réglementaire et juridique qui est à construire. L'enjeu est ici de comprendre les outils à mobiliser et à imaginer demain pour enclencher des actes d'aménagement structurant pour l'avenir des territoires littoraux. Les études de recomposition qui vont s'engager en 2023 (à Lacanau, à Saint-Jean-de-Luz, à Biscarrosse) devraient également apporter des réponses sur le besoin en matière de portage opérationnel. L'opportunité à travers la récente création d'une Société d'Economie Mixte (SEM) régionale qui prévoit des possibilités d'intervention sur le littoral sera également à analyser.

A ce jour, sur les opérations d'aménagement complexes, seule l'opération Cœur du Penon à Seignosse est engagée en phase opérationnelle. Au-delà de la définition du projet, qui nécessite des études complémentaires importantes pour caler la stratégie opérationnelle et qui peuvent représenter des coûts importants pour des collectivités de petite taille, ces projets nécessitent une volonté politique forte et un suivi technique important pour maintenir la dynamique de projet.

Il est également intéressant de regarder de plus près les trajectoires des 3 principales opérations de recomposition aujourd'hui engagées en suite ADS :

- A Seignosse: à l'issue de l'étude ADS, une phase d'étude complémentaire a été menée pour approfondir la faisabilité technique et réglementaire ainsi que le bilan financier de l'opération. Une AMO a ensuite été missionnée pour identifier les possibilités de portage opérationnel du projet. En parallèle, la commune a poursuivi le travail, en lien avec l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL), d'acquisition des cellules commerciales concernées par le projet. Aussi, entre la fin de l'étude ADS et les premiers travaux, ce sont près de 5 ans d'études complémentaires qui auront été nécessaires.
- A Lacanau: A l'issue de l'étude ADS, pour préciser les orientations d'aménagement, une procédure de dialogue compétitif a été mise en place. Elle a permis de sélectionner un maitre d'œuvre. Ce sont dans ce cas près de 4 ans d'études complémentaires qui auront été nécessaires avant les premiers travaux.
- Enfin, dans le cas de Moliets-et-Maâ, au regard de la nature du projet, la commune a pu engager directement des études de maitrise d'œuvre. Elles ont conduit à préciser techniquement le projet, mais également à revoir le périmètre et le phasage des opérations. Les premiers travaux étant prévus pour fin 2023, ce sont près de 3 ans d'études approfondies qui auront été menées.

Ces 3 illustrations mettent en évidence une expertise nécessaire sur les **aspects juridiques et marchés publics** des différentes consultations : respect des seuils de publicité, anticipation du coût des études opérationnelles...

Enfin, chaque opération se conduit dans un cadre réglementaire propre qui relève aussi de la meilleure intégration possible du calendrier des procédures auxquelles sont soumises ces opérations.

Zoom Opération Cœur du Penon à Seignosse Action en cours

Contexte:

- Validation de l'étude ADS en 2018
- Approfondissement et reprise du plan guide en 2021 par la nouvelle municipalité

Les grandes lignes du plan guide :

- L'aménagement des espaces publics de l'office de tourisme à l'entrée de plage : le renforcement du caractère paysager, du confort d'usages et de l'animation des lieux, la désimperméabilisation du « Cœur du Penon » et l'adaptation au changement climatique
- Le repositionnement du projet autour de la Place Gentille : l'aménagement de la Place Gentille pour accueillir le marché, le renouvellement de l'entrée de la station
- La relocalisation du Forum : le transfert des activités, la renaturation du forum, l'installation d'activités et d'animations temporaires
- La renaturation du pied de dune : la piétonisation et la renaturation du pied de dune, le renforcement des cheminements doux et le traitement paysager



- Un programme d'acquisitions, notamment sur la copropriété commerciale du Forum (27 lots concernés (11 déjà acquis par la Commune, 4 portés par l'EPF) engagé depuis plusieurs années et sur laquelle la conception du projet s'est appuyée ~ 2.9 M €
- Aménagements sur espaces publics ~ 5.5 M € HT
- Autres charge et frais financiers ~ 2.4 M €HT
- Des recettes générées par le projet (74 nouveaux logements pour 5 000m² SDP et 1 010 m² de commerces construits) ~ 6 M € HT

Un projet phasé sur plusieurs années avec un déficit d'opération de plus de 5M €

La comparaison d'un scenario sans nouvelles constructions réalisé (Augmentation du déficit de 4M €), mais également le lancement d'une étude de commercialité pour identifier les activités contribuant au renouvellement de ce quartier touristique.

L'AMO a permis de définir une stratégie opérationnelle en explorant plusieurs montages opérationnels. Le scenario retenu : coupler acquisition à l'amiable et expropriation par la mise en place d'une DUP et lancement d'une consultation pour retenir un aménageur dans le cadre d'une convention de mandat.

Zoom sur les missions de préfiguration, d'urbanisme tactique / transitoire

« Aménager de manière provisoire des espaces publics, offrir une programmation événementielle éphémère pour faire vivre des lieux et valoriser un patrimoine, donner à voir des installations sur site à titre expérimental, transformer des friches ferroviaires en jardins communautaires, proposer de nouveaux usages au sein d'ensembles immobiliers occupés temporairement... » Sources : A'urba Dénommés urbanisme transitoire, urbanisme temporaire, ou encore urbanisme tactique, ces nouveaux mécanismes opérationnels de fabrication urbaine se développent en marge de processus considérés comme plus « traditionnels ». Ils traduisent une nécessaire adaptation à un contexte socio-économique contraint et s'appuient sur la montée en puissance d'actions citoyennes, qui réinterrogent les pratiques professionnelles habituelles et poussent à intégrer davantage les usagers à la fabrique de la ville.

Dans les cas rencontrés dans les démarches ADS, ces pratiques permettent de tester un nouvel usage sur des espaces publics (dans la majorité des cas, il s'agissait de piétonniser un espace de route ou de stationnement). Cet urbanisme transitoire donne le droit à l'erreur en testant un nouvel usage, et en donnant le temps aux usagers du site de s'approprier une nouvelle manière de pratiquer un espace. On constate que si des missions de préfiguration, d'expérimentations, voire d'urbanisme tactique ont été proposées dès le début de la démarche ADS (à Mimizan notamment), elles se généralisent dans les propositions des bureaux d'études : dès la phase d'étude préalable ou en phase de maitrise d'œuvre (à Seignosse - Bourdaines pour tester de nouveaux sens de circulation, à Lacanau sur le front de mer nord...). A Guéthary, la commune a fait le choix d'avancer en minimisant l'opération d'aménagement mais dans la continuité des principes définis dans l'étude ADS.

A travers ces premiers retours d'expérience se pose la question de la durée de cette phase transitoire. Ce temps permet aux collectivités d'engager des études plus opérationnelles pour la réalisation d'un projet (études techniques, procédures réglementaires...).







Parking Erromardie Phase transitoire 2022



Jetée des Alcyons, un ancien parking libéré des voitures

« Il faut mettre en place des tests grandeur nature au cours de la mission, c'est plus innovant que de pondre des rapports, et c'est un moyen de mouiller vraiment les acteurs en les faisant atterrir. » « L'opérationnalité directe est un peu complexe, il faut vivre le présentiel avec de l'urbanisme tactique simple, qui enclenche la transformation des lieux plus simplement et rapidement. » (BE Tourisme)

3.2 | Mobilité et déplacement

Les suites opérationnelles sur le champ de la mobilité et des déplacements montrent une diversité d'opérations :

- Des études complémentaires permettant d'affiner les orientations en matière de mobilité, de stationnement, de déplacement
- La mise en place de navettes estivales
- Des réalisations en matière de connexions cyclables et voies vertes (Audenge, Lacanau, Bidart, Carcans- Hourtin, Moliets-et-Maâ...)
- Des réalisations autour de pôles d'échanges multimodaux, parkings de rabattement, répondant tout autant à une logique de recul de ces équipements que d'apaisement des espaces de bord de mer
- La restructuration de trames viaires

La méthodologie des études ADS qui met en avant le travail sur l'existant et la connexion des points d'attractivité explique que les actions en matière de mobilité ressortent dans l'ensemble des démarches ADS comme l'un des sujets majeurs en termes d'interventions opérationnelles.

Il n'y a pas à ce jour une seule démarche ADS qui ne se soit conclue sans la nécessité d'une intervention majeure sur les questions de mobilité. C'est peut-être un des champs sur lequel les études ADS permettent de faire bouger les lignes au regard des intentions initiales, notamment par rapport au recul de la voiture sur les espaces emblématiques du littoral.

Retour d'expérience à Bidart - Voie Verte – Uhabia Action réalisée

La vallée de l'Uhabia constitue l'accroche d'une stratégie qui vise à conquérir l'intérieur du territoire, dans sa profondeur. Aménagée durablement et proposant une offre différenciante, elle a vocation à rayonner à l'échelle métropolitaine.

Cependant, l'enjeu majeur, avant même de projeter l'aménagement de la vallée de l'Uhabia, était d'améliorer et de transformer en profondeur les conditions de circulation sur le territoire. La mobilité représente en effet une question de fond, symbolisée par l'état de saturation récurrent de la RD810. Sur le secteur de l'Uhabia, s'ajoute l'effet de coupure que la voie et ses externalités négatives induisent. Cette situation n'est pas sans peser sur la sécurité (notamment pour la traversée) et la qualité urbaine globale des abords (stationnements sur la plage...). La mise en place de navettes estivales, la création de la voie verte le long de l'Uhabia et le recul de la voiture entrepris sur l'ensemble des plages de la commune (Pavillon Royal, Erretegia, Plage du centre et Parlemential) dès 2018, ont permis de répondre à ces enjeux.

Au-delà, d'autres enjeux ont été mis en évidence : les enjeux environnementaux, en lien avec la fréquentation touristique et plus largement la pression humaine exercée sur le milieu. Le site correspond à l'exutoire de l'Uhabia, il est donc particulièrement touché lors des épisodes de crue du fleuve qui peuvent entraîner inondations, pollutions (par remontées de nappe notamment) et par conséquent fermeture de la plage, sans oublier le risque de submersion marine ; les enjeux d'urbanité, de qualité des espaces publics et de mixité sociale.

Le projet de voie verte de l'Uhabia à Bidart est donc né de la conviction que la vallée et la plage de l'Uhabia constituaient un véritable écrin naturel qui devait être sauvegardé et mis en valeur dans une logique de développement durable. Il a constitué la première phase d'un projet d'aménagement durable ambitieux, et s'est concrétisé au printemps 2019 par l'ouverture d'un cheminement doux partagé par les piétons et les vélos de 6 kilomètres, 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.

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 2ème acte de l'aménagement durable qui porte sur l'ensemble du quartier de la Plage de l'Uhabia : optimisation et désimperméabilisation des stationnements, nouvelle vocation aux espaces en friche, valorisation et protection des espaces naturels du secteur...C'est à l'appui de ces enjeux que l'étude de programmation propose aujourd'hui un projet de réaménagement permettant à travers la structuration d'une offre de loisirs et de sport, la valorisation d'espaces naturels et l'aménagement de cheminements piétons, afin de projeter un réaménagement durable et concerté du secteur.

Financement de l'opération : 2M € HT

Commune de Bidart FEDER





Région Nouvelle-Aquitaine Agglomération Pays Basque



Zoom sur la nécessité d'intervenir sur la trame viaire

La question de l'organisation de la trame viaire est un sujet qui avait été révélé dès 2013-2015 lors de la phase expérimentale, notamment sur Mimizan, et qui soulevait la question de la nécessaire transformation de ces larges voiries qui ont préfiguré l'aménagement des stations et territoires littoraux. Aujourd'hui, où l'on cherche à diversifier les modes d'accès, elles sont un support de transformation majeur des territoires littoraux. Deux projets sont assez emblématiques de cette nécessaire transformation :

- La reprise de l'Avenue Chambrelent à Seignosse, qui va permettre de profiter de ces larges espaces pour reculer le stationnement et accroitre l'offre cyclable, tout en réduisant la place de la voiture ;
- La transformation de l'Avenue de la Grande Côte à Saint-Palais-sur-Mer, dont l'objectif est de recalibrer et rééquilibrer les modes d'accès doux entre le centre-ville et la Plage tout en engageant une large désimperméabilisation du secteur.





Séquence Avenue de l'Océan Avant - Après @ ADS Saint Palais - Interland - Phytolab - In Extenso - Artelia

Le lien avec les possibilités d'expérimentation et d'urbanisme tactique est également à faire pour accompagner les changements de comportement sans attendre des opérations d'aménagement (plus coûteuses), c'est notamment ce qui avait été proposé pour l'Avenue Maurice Martin à Mimizan.

3.3 | Le réaménagement de plans plages

Lors de l'évaluation du schéma régional plans-plages réalisée en 2019, la question du lien entre les démarches ADS et Plans Plages avait été soulevée. Sur les secteurs de plages qui ont des connexions importantes avec l'urbanisation, les études préalables plans plages ont été évaluées trop restrictives, et il avait déjà été mis en avant l'intérêt de plutôt étudier et repositionner ces secteurs dans une approche plus large de type ADS, permettant aussi de mieux phaser les opérations à mener, notamment quand le territoire compte plusieurs plans plages.

Le constat dressé en 2022 est que l'intégration des plans plages dans les démarches ADS fonctionne bien. Avec 6M € HT de travaux programmés, les études ADS ont permis aux collectivités de s'engager rapidement sur des phases opérationnelles lorsque ces secteurs ont été jugés comme prioritaires. Le cas de Seignosse peut être rappelé : la commune avait initialement sollicité le partenariat en vue de mener une opération de réaménagement de la Plage du Penon. Les partenaires ont mis en évidence la difficulté de définir un périmètre propre à cette plage qui est intégrée dans un secteur plus urbain et a préconisé à la commune d'engager une démarche ADS. Cette dernière a permis de repositionner la plage du Penon dans son tissu urbain et d'apporter des orientations en matière d'aménagement sur un secteur élargi (avec des principes communs en matière de recul des équipements liés au fonctionnement de la plage, d'adaptation de l'offre de stationnement de manière plus globale à l'échelle de la station, d'identification des besoins en matière d'accueil du public en lien avec l'offre du tissu urbain, etc.)

De la même manière à Carcans, Saint-Palais-sur-Mer, Saint-Jean-de-Luz ou encore Soustons, l'étude ADS a permis de définir les grandes lignes du réaménagement des secteurs de plage.

Si le bilan peut être jugé positif, il convient de rester prudent sur les livrables ADS fournis sur ces secteurs, qui nécessiteraient d'être complétés dans certains cas d'un diagnostic plus fin sur les sujets propres au fonctionnement d'une plage surveillée (sécurité, études de fréquentation...), cela rejoint le sujet des compléments qu'il pourrait être utile d'activer dans le cadre de la phase 2 des études ADS.

Les sorties opérationnelles de ces projets sont également facilitées par le cadre régional Plans Plages qui permet un accompagnement technique et financier des opérations et s'appuie sur de nombreux retours d'expériences.





Secteur Port d'Albret à Soustons - Réaménagement du secteur en cours (travaux hiver 2022/2023)

3.4 | Les équipements et hébergements touristiques

Dans le cadre de l'analyse des programmes d'actions ADS, on constate que peu d'actions opérationnelles sont prévues sur les équipements et les hébergements touristiques. Sur les sites tests de Mimizan et Audenge, les programmes d'actions prévoyait les interventions suivantes :

- A Audenge, territoire avec une offre touristique limitée, l'étude ADS avait permis de structurer le développement d'une offre en adéquation et permettant d'étoffer le positionnement touristique du territoire. Le projet ADS prévoyait ainsi le développement d'une offre de restauration et d'hébergement sur le château de Certes, l'évolution du mode de gestion et la modernisation du camping municipal, le développement d'une nouvelle offre diffuse et enfin, la requalification de l'ancienne gare dans un équipement à destination des vélotouristes. Les études complémentaires sur le modèle économique sur le château de Certes ont conduit le conservatoire du littoral à réorienter le projet vers un projet culturel et environnemental. En revanche, la commune a poursuivi le travail sur le camping municipal pour lequel un réinvestissement de 2.7M € est programmé. Sur les autres projets, ils n'ont pas connu d'évolutions depuis la fin de l'étude ADS.
- A Mimizan, autour de l'étang d'Aureilhan, plusieurs secteurs avaient également été fléchés. L'objectif est là de structurer une offre en adéquation avec la mise en tourisme du tour du lac, et notamment en prévoyant la requalification d'une friche de tourisme social (friche Capariou) ainsi que la requalification des hébergements de la base nautique.

Avec la généralisation des démarches ADS, on constate que le nombre d'actions sur les équipements et hébergements touristiques est resté relativement limité et a porté sur des projets très variés :

- La configuration d'une offre d'hébergements touristiques comme le projet de recomposition sur le secteur d'Erromardie à Saint-Jean-de-Luz, portant sur l'offre d'hôtellerie de plein air (action engagée dans le cadre de l'étude de recomposition), l'accompagnement des campings vers une offre « nature » à Saint-Palais sur Mer, ou encore le projet de remise en tourisme des résidences touristiques à Moliets-et-Maâ (en lien avec un projet de conciergerie), le devenir du secteur des colonies à Montalivet ou encore celui du fort de Grave à Verdon sur Mer (ancienne colonie de vacances acquise par la CCMA).
- Des équipements sportifs et de loisirs comme la relocalisation d'un skate park à Seignosse (action réalisée), ou encore le repositionnement du Golf de Pinsolle dans l'offre sportive et la valorisation de l'offre de sports de pleine nature à Soustons (actions non réalisées).
- Des équipements et bâtiments publics structurants comme l'évolution du centre de séminaire à Moliets-et-Maâ (vers un pôle de vie à l'année), ou la réhabilitation des bâtiments publics de Maubuisson à Carcans (étude complémentaire engagée en 2022).

Ces actions n'ont eu que de peu de suites opérationnelles à ce jour. Plusieurs points de blocage peuvent être identifiés :

- Des marges de manœuvre limitées lorsque les opérations portent sur des biens privés, des modèles à imaginer pour intervenir et amorcer le dialogue avec les opérateurs privés,
- Des modèles économiques fragiles, qui interrogent les collectivités et ne les incitent pas toujours à engager les études complémentaires (ces études économiques pourraient faire l'objet de compléments pour affiner des projets dans le cadre des études ADS: très souvent le mandataire propose des orientations en matière de produits, d'aménagement des espaces, mais avec une approche économique assez faible).

REX Moliets-et-Maâ – Accompagnement des évolutions des résidences de tourisme Action non engagée

Engagée en mars 2019 dans une démarche ADS dans le cadre d'une convention de partenariat avec la CdC MACS, la commune de Moliets-et-Maâ a poursuivi rapidement la phase opérationnelle de renouvellement des espaces publics, dont l'étude ADS a montré qu'ils constituaient un vecteur de transformation et d'adaptation majeur du territoire.

Pour cette petite commune de 1 179 habitants qui accueille de nombreux touristes avec une capacité d'accueil maximale en saison d'environ 25 000 touristes, le choix a été fait de s'appuyer sur une nouvelle stratégie à la fois touristique et résidentielle pour enclencher une dynamique de désaisonnalisation et faire de la station un lieu de vie et d'activités au fil des saisons, pour les touristes comme les résidents.

La station de Moliets-et-Maâ, qui a vu le jour dans les années 80, dispose d'atouts indéniables mais qui ne suffisent 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 (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'entrainement sur l'attractivité résidentielle.

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 entrainer 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.

Ces résidences de tourisme présentes en nombre sur le territoire sont fragilisées avec un grand nombre de logements qui sortent du marché et sont soit récupérés par leurs propriétaires soit commercialisés sur les plateformes. Cela entraine une dégradation continue du parc de logements en résidences de tourisme.

La réflexion engagée par la CdC MACS sur le devenir de ces résidences qui font l'objet d'importantes mutations et représentent près de 10 000 lits sur le territoire intercommunal 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.

3.5 | Evaluation des réalisations opérationnelles – propositions d'évolution

Ce qui fonctionne	Ce qui pourrait être amélioré
L'articulation entre les différentes maîtrises d'ouvrages et la gouvernance qui permet de programmer la réalisation des opérations et d'engager en simultané plusieurs opérations Toutes les démarches ADS finalisées ont enclenché a minima des phases d'études opérationnelles Le phasage des projets - fil rouge : si le rendu reste à améliorer, la feuille de route ADS permet d'expliquer pourquoi on démarre par une action plutôt qu'une autre Apport d'une méthodologie de travail, un développement du partenariat qui aide parfois les collectivités à renouer des contacts/échanges avec des partenaires avec qui ils avaient des échanges compliqués (décentrage des sujets sensibles) Opérations de recomposition / transformation sur espaces publics, plans plages, espaces naturels fréquentés (Seignosse – Etang Blanc par exemple) sont les actions qui avancent le plus rapidement après étude ADS Capacité à se mobiliser sur les plans de relance (Appel à manifestation d'intérêt sur les Projets Partenariaux d'Aménagement « Trait de côte » et « Aménagement touristique durable » et REACT UE pour opérations de Lacanau et Seignosse) et facilite la construction du	Vigilance sur l'utilisation de la feuille de route sur le long terme (cf. 2ème étude préalable à Bidart) Des sujets sur lesquels la feuille de route ne se concrétise pas: Problématiques de foncier – lien risques (ou non): Hourtin, Saint-Jean-de-Luz; problématiques liées à l'habitat et hébergement touristiques et saisonniers: Moliets-et-Maâ, Seignosse, Saint-Jean-de-Luz Enclencher des actions collectives sur des sites pilotes afin de débloquer ces sujets Des modes opératoires à approfondir: urbanisme tactique, études complémentaires sur les aspects économiques Mieux identifier les besoins en ingénierie pour assurer le suivi opérationnel des actions.
Programme pluri annuel d'investissement de la collectivité.	

4 | Modalités d'exécution : animation / concertation / communication

4.1 | Animation – pilotage de la démarche ADS au niveau local

Les instances de suivi de la mission d'étude préalable ADS reposent sur un comité technique et un comité de pilotage. Ces instances sont composées à minima des représentants de la (ou des) commune(s), de l'intercommunalité, de l'office de tourisme, du conseil départemental, du conseil régional, du GIP Littoral et de représentants des services de l'Etat. Il est élargi à l'ensemble des partenaires potentiellement concernés par le projet : ONF, CELRL, EPF, Pays, PNR, CAUE...

Les membres de ces instances sont également associés aux différents ateliers de travail prévus dans le cadre de la mission.

De manière générale, le cotech puis le copil se réunissent 4 fois au cours de la mission :

- 1 fois au lancement de la mission
- 1 fois pour valider le diagnostic : enjeux et périmètres prioritaires
- 1 fois pour valider les premières orientations de la phase 2
- 1 fois pour valider la phase 2

4.1.1 | Co-construction / Concertation

Le bilan réalisé en 2015 sur la démarche expérimentale avait mis en avant que l'organisation de la concertation s'était déroulée de manière spécifique sur chaque site test. Seule la commune de Bidart avait engagé des actions de concertation, en proposant notamment des échanges avec la population dès la 1ère phase de l'étude, sur le recueil des usages. Si ces pratiques se sont généralisées depuis, elles suscitaient beaucoup d'interrogations sur l'opportunité de concerter sur des phases aussi amont d'un projet.

Outre les évolutions en termes de méthodologie et leur appropriation par les bureaux d'étude, le contexte général a largement profité au déploiement de méthodes toujours plus participatives. Ainsi, aujourd'hui le cahier des charges comporte de manière « obligatoire » des temps d'échanges et de partages qui peuvent prendre des formes diverses.

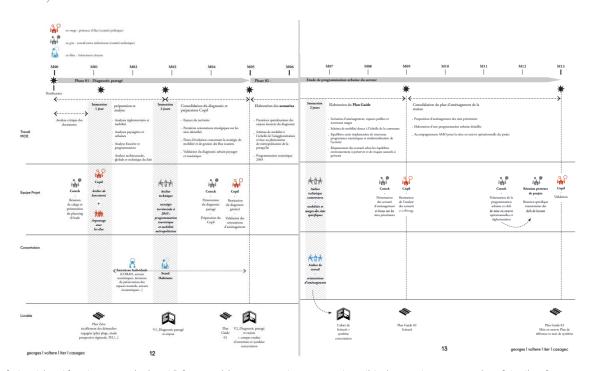
Aussi, les attendus sur la concertation ont été renforcés et précisés. Dans le même temps, les bureaux d'études ont acquis ces dernières années de véritables compétences en matière de concertation et ont été force de proposition pour mettre en œuvre ces temps d'échanges et de recueil d'informations. Les formats ont été variés :

- Tables longues dans l'espace public : sur des marchés, des jours de manifestation, devant des supermarchés,
- Enquêtes écrites/en ligne à la population (notamment dans la période Covid),
- Ateliers.

Le cahier des charges (sur la base des informations délivrées dans le dossier de candidature) précise les instances et les outils de la collectivité porteuse de la démarche ADS et qui peuvent être mobilisés (conseils de quartiers/de villages, réservoirs d'idées, sites internet spécifiques). Les cahiers des charges précisent également que les collectivités sont en attente de propositions sur des cadres de concertation (méthodes participatives) afin de mobiliser des usagers (habitants permanents, secondaires et touristes) non présents dans ces instances.

Il apparait donc crucial pour la collectivité que la réhabilitation de la station se fasse avec l'appropriation du projet par les usagers, qu'ils soient professionnels, touristes ou résidents à l'année du territoire.

« (Pour ce qui relève de la concertation) On ne challenge pas assez les collectivités » (entretien Bureau d'études)



Calendrier déroulement mission ADS et positionnement des temps de validation et de concertation @Atelier Georges – Candidature ADS Les-Mathes-la-Palmyre

REX Approche participative Bidart : de la première journée de l'Uhabia à Uhabia 360°



Fin 2020, la commune de Bidart souhaite engager le 2ème 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 1ères 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.

Le souhait de la collectivité est de partager des orientations en matière de changement et de recomposition du secteur, en s'appuyant sur les usages et la concertation pour construire le projet.

Les sujets à traiter nécessitent une concertation étroite avec les partenaires institutionnels (le Département 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.

Pour mener à bien cette démarche, la collectivité a fait le choix de s'appuyer sur 2 prestataires qui ont travaillé ensemble : un prestataire spécialisé en concertation, un autre spécialisé en programmation urbaine. Actions mises en œuvre : le recrutement d'une commission citoyenne qui a fait des propositions tout au long de la phase d'étude de programmation jusqu'à émettre des avis sur les scenarios proposés, la présence sur plusieurs temps forts et marchés de la commune, un site internet dédié au projet et à la concertation https://uhabia360.org/

REX Concertation – Adaptation crise sanitaire Saint-Palais-sur-Mer et Biscarrosse – des enquêtes en lignes

Les démarches ADS de Saint Palais et Biscarrosse se sont tenues dans une période où le contexte sanitaire ne permettait pas d'organiser facilement des temps de rencontre en présentiel. Elles ont été l'occasion d'expérimenter de nouvelles modalités de concertation « en ligne », qui ont été jugées très satisfaisantes.

Résultats de ces enquêtes en ligne : une majorité de répondants en résidence principale, mais également des résidents secondaires non présents, une majorité plus importante d'actifs que dans les concertations en présentiel.

Environ 200 retours sur St Palais et 300 sur Biscarrosse.

Modes de diffusion : papier au sein du magazine municipal (avec feuillet à détacher) et numériques.

Accessibles directement aux comptoirs de la mairie et des OT, puis diffusion à travers les réseaux sociaux de la commune.

Par rapport aux autres modes de concertation : permet de toucher plus de monde, notamment les non présents sur le territoire, principalement en période hivernale.

Points de vigilance: temps de traitement des questionnaires, nécessité de bien identifier la répartition des tâches entre commune, GIP, BE et OT dans la diffusion, la retranscription et l'analyse du questionnaire.

Ne se substitue pas aux autres formes de concertation (tables longues, ateliers, réunions publiques...), mais vient apporter plus de matière et de crédit aux projets.



>> Analyse 2013 - 2022

L'analyse fait ressortir que ce sont à minima 2 temps de concertation qui se tiennent dans le cadre des études préalables ADS sous des format différents :

- Lors de l'identification des enjeux, la plupart du temps par l'installation de tables longues dans l'espace public: ces temps mobilisent un public important, représentatif selon la période auxquels ils se tiennent. Les bureaux d'étude indiquent qu'il s'agit de temps d'échanges précieux avec la population, qui leur permettent de conforter ou d'infirmer une vision politique.
- Lors du partage des orientations d'aménagement, là aussi sous forme de présence dans l'espace public ou bien par des ateliers.

Lorsque des instances existent (réservoirs d'idées à Lège-Cap Ferret, comités de quartiers...), elles sont mises à profit et mobilisées pour ces temps de co-construction.

De manière générale, les démarches de concertation se sont professionnalisées sur la période, les Bureaux d'études sont forces de propositions et plus à l'aise sur l'animation de ces temps d'échanges. On peut considérer qu'une vraie bascule s'est opérée entre le format réunion publique et des formats permettant plus facilement de recueillir la parole des usagers.

Enfin, des démarches spécifiques comme celles menées à Bidart qui se sont terminées très récemment obtiennent aussi un bilan positif et ont permis de mettre en avant qu'une instance citoyenne sur laquelle des moyens sont consacrés pour la formation sur des sujets techniques s'avère une réussite.

4.1.2 | Communication

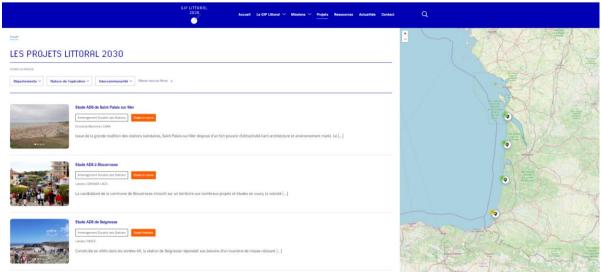
Dans le cadre de la démarche ADS expérimentale, une incitation avait été faite pour communiquer sur la démarche dans les supports existants. Plusieurs initiatives ont été réalisées par les porteurs de projet. Elles sont généralement conduites en dehors des études ADS en ayant recours à des spécialistes en communication.

De manière classique, les collectivités engagées dans une démarche ADS communiquent de plus en plus auprès de la population dès le lancement de la démarche ADS. Là aussi, le fait de développer une méthodologie où la concertation grand public constitue une étape clé de la phase 1 de l'étude contribue à une communication plus importante.

Certaines collectivités à l'image de Seignosse font de la démarche ADS un véritable projet communal, labellisé « Seignosse à venir » avec une identité propre, des supports dédiés (cf. encadré plus bas).

Au niveau régional, le GIP a réalisé plusieurs actions en matière de communication :

- des plaquettes de synthèse des projets sur les premières démarches ADS,
- une exposition itinérante dans le cadre d'une mission de stage avec l'Ecole de Paysage de Bordeaux,
- dans le cadre de la refonte de son site internet en 2021, le GIP a fait le choix de valoriser les différentes démarches ADS (et autres projets issus des cadres régionaux GIP) par une carte interactive
- le lancement en 2022 d'un chantier photos et vidéos ayant pour objectif de valoriser un avant/après des sites sur lesquels des travaux sont réalisés



Carte interactive - Site du GIP Littoral

>> Analyse 2013 - 2022

Les moyens alloués à la communication dans le cadre des opérations ADS restent assez disparates selon les territoires. De manière générale, le fait que de plus en plus de démarches ADS soit en phases opérationnelles, rassure les collectivités et entraine une communication plus importante et ce dès le lancement de l'étude préalable. L'enjeu est alors de maintenir un rythme de communication soutenu au regard du temps long de mise en œuvre des projets.

« Concerter et communiquer dans le cadre du projet présente un réel intérêt permettant de créer un langage commun, une acculturation de tous les usagers des plages pour faire évoluer les pratiques. » Entretien Bureau d'étude

4.2 | Mission d'accompagnement du GIP Littoral

Si le GIP Littoral a porté la maitrise d'ouvrage de la première démarche ADS en phase expérimentale pour le compte des communes de Bidart et Audenge ainsi que pour la CdC de Mimizan, dans le cadre de la généralisation de la démarche, c'est bien le porteur de projet (généralement la commune, ou un groupement de communes) qui porte la maîtrise d'ouvrage des études.

La mission du GIP Littoral est de soutenir la collectivité dans le cadre de la réalisation de l'étude ; elle est encadrée par une convention de partenariat qui précise les points suivants :

- Un soutien direct à la collectivité pour le pilotage local : le lien avec le prestataire sélectionné, une expertise aux différentes phases de l'étude,
- La coordination entre les différentes rencontres et mobilisation des partenaires,
- La collectivité assure l'exécution des tâches financières (dépôt des dossiers de demandes de subvention et suivi de la facturation des bureaux d'études),
- Selon les sites, la mission du GIP Littoral peut également porter sur l'organisation et la gestion des procédures de passation et d'exécution du marché public.

C'est la collectivité qui valide in fine le projet de territoire.

>> Analyse 2013-2022

Les bureaux d'études mettent en évidence le rôle de « garant » que joue le GIP au regard de son accompagnement de l'ensemble des démarches ADS sur le territoire régional. L'apport de retours

d'expériences sur d'autres sites est également mis en avant par les bureaux d'études. La mission du GIP est perçue par certains bureaux d'études comme une « Assistance à maitrise d'ouvrage ».

Pour les porteurs de projets, l'accompagnement du GIP littoral est apprécié et notamment sa capacité à être force de proposition auprès des techniciens et des élus, mais également dans un rôle d'intermédiation entre les différents partenaires institutionnels.

Enfin, le rôle du GIP nécessite d'être clairement rappelé (aux différentes étapes) : le GIP ne prend pas de décisions, il accompagne le processus d'aide à la décision à partir des cadres d'interventions fixés par le partenariat. Ce rôle est important à rappeler, car il conditionne l'appropriation des projets par les porteurs de projets.

L'animation entre porteurs de démarches ADS

La démarche expérimentale s'est mise en place avec 3 sites pilotes et durant cette période les temps d'échanges ont été nombreux : ateliers multi-sites, échanges techniques et politiques... A l'issue de la démarche expérimentale, les 3 sites avaient mis en avant leur souhait de poursuivre des échanges à minima 1 fois par an. Dans les faits, ces temps n'ont pas été mis en place, principalement car les 3 sites ont connu des poursuites très différentes.

Toutefois, l'enjeu de poursuivre des échanges entre territoires qui vivent une expérience similaire reste important, la forte mobilisation lors du Groupe technique organisé en janvier 2020 en est une illustration. Ce Groupe technique ADS qui s'est tenu sur toute une journée à Royan poursuivait un double objectif :

- Permettre des échanges avec les sites engagés dans une démarche ADS. L'enjeu était notamment de s'appuyer sur les témoignages des 1ers sites pour venir présenter la démarche aux territoires de Charente-Maritime,
- Mobiliser de nouveaux bureaux d'études dans le cadre des consultations ADS.

En 2020, la CARA et le GIP Littoral ont organisé une journée de visite à Lacanau auprès des élus et techniciens de la CARA.



Visite à Lacanau de la délégation de la CARA - 22 janvier 2020

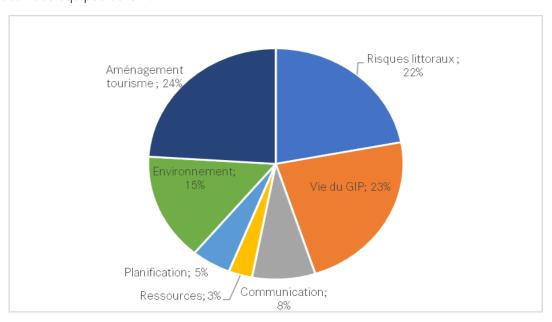
On peut considérer que le bilan de cette animation partenariale est positif, dans la mesure où 3 démarches ADS ont été enclenchées en suivant sur le territoire de Royan Atlantique et que de

nouveaux bureaux d'études se sont positionnés et ont été retenus sur les dernières consultations pour la réalisation d'études ADS (cf. tableau des bureaux d'études en page suivante).

A un niveau plus local, des besoins émergent sur certains territoires proches, notamment en lien avec des questions d'accessibilité et de mobilité, mais également d'image et de positionnement touristique : entre le Nord Médoc et Royan ou encore au niveau de la côte basque. Il en ressort que les échanges et l'apport de retours d'expériences entre élus sont des éléments importants à développer pour engager des démarches ADS.

Temps de suivi des démarches ADS par l'équipe du GIP Littoral

Le suivi de la démarche ADS par l'équipe du GIP n'a cessé de croitre depuis sa mise en œuvre en 2013, le suivi des démarches en matière d'aménagement durable (dont ADS) occupe 24% du temps de travail des équipes du GIP.



Répartition des jours de l'équipe du GIP Littoral en 2021

4.3 | Des équipes pluridisciplinaires mobilisées sur les études ADS – une démarche qui attire de nouveaux candidats

Le travail préalable sur le dossier de candidature qui permet de poser une première approche des enjeux constitue une étape importante dans l'identification des compétences qui seront nécessaires à la bonne conduite de l'étude. Une des conditions de réussite d'une démarche ADS est l'accompagnement par une équipe pluridisciplinaire.

Si la démarche semble séduire de plus en plus de cabinets d'études, le mandataire INterland qui avait remporté la 1ère démarche dans le cadre de l'expérimentation a acquis une expérience qui le place souvent en tête lors de l'analyses des offres. Soucieux de conserver une diversité de prestataires, le Groupe technique qui s'est tenu en janvier 2020 en présence des porteurs des démarches ADS et des cabinets susceptibles de pouvoir accompagner la démarche (cf. tableau ci-dessous), a permis de présenter la démarche, les attendus, mais également la volonté du partenariat de proposer ces démarches à de nouveaux candidats.

Tableau des prestataires des études préalables ADS depuis 2013

Porteur	Durée de l'étude	Nb d'offres reçues	Prestataires	Coût de l'étude (HT)
GIP Littoral pour Audenge	2013-2015			
GIP Littoral pour CdC Mimizan	2013-2015	9	Acadie – Interland – Indiggo – LTBS	220 000€
GIP Littoral pour Bidart	2013-2015			
Lacanau	2015-2017	5	Exit Paysages – Agence DESURB - ID Cité (mobilité) – LTDBS (tourisme)	69 600 €
Seignosse	2015-2017	3	INterland – Pierre Dabilly (paysagiste) – LTDBS (tourisme) – Soliha (habitat)	69 600 €
Guéthary – Saint-Jean-de- Luz	2015-2018	2	Patriarche (urba/paysagiste) / MLV Conseil (tourisme-HPA) / INddigo (Mobilités)	63 500 €
Soustons	2016-2018	1	Coloco (paysagiste) - Interland - Ingesport (programmation sportive)	79 800 €
Carcans – Hourtin	2016-2018	5	Acadie – LTBS - Coloco	79 000 €
Moliets-et-Maâ	2018 – 2020	3	INterland - Phytolab (paysage) - Horwath (tourisme) - Espelia	
Saint-Palais- sur-Mer	2020 - 2022	4	INterland - Phytolab (paysage) - In Extenso (tourisme) - Artelia (Transport - Environnement)	69 700 €
CdC Médoc Atlantique (4 communes du nord médoc)	2020 -	8	D'une Ville à l'Autre – Espitalié (Tourisme) – L'usage des lieux (sociologie-concertation) – Citec (Mobilité) – Casagec (Environnement – littoral) – Idea VRD (Ingénérie urbaine) – Sophie Balas (plasticienne)	105 575 €
Montalivet	2021 -	1	INterland – Coloco (paysage) – SCET (tourisme et loisirs) – Ingérop (mobilité)	69 900 €
Biscarrosse	2021 -	1	INterland - Phytolab (paysage) - In Extenso (tourisme) - Artelia (Transport - Environnement)	70 450 €
Les Mathes – La Palmyre	2021 -	2	Atelier Georges – Biotope (Environnement) – ITER (Mobilité) – Voltère (tourisme et culture)	78 675 €
Lège-Cap- Ferret	2021 -	3	ID de Ville (Urba) – ID Cité (mobilité) – Adéquation (Foncier et immobilier) – CLAP (Paysage) – A Tisne Versailles (Tourisme)	84 812 €
Saint Georges de Didonne	2022 -	2	Ville Ouverte, mandataire - In Extenso (tourisme) - Oréade-Brèche (environnement) - Atelier Campo (paysage) - Le Facilitateur de Mobilité	79 875 €

>> Analyse 2013 - 2022

Les cabinets mandataires sont généralement d'une taille moyenne à importante pour porter l'équipe pluridisciplinaire et assurer la coordination de l'équipe. Sur la période, le mandataire de l'équipe a été majoritairement un urbaniste et dans de moindres cas un paysagiste. Il semble que l'approche urbanistique soit plus adaptée en phase 1 pour poser les enjeux du territoire et assurer cette mission de cohérence entre les différents membres des équipes. Les paysagistes apportent une approche plus opérationnelle, s'appuyant notamment sur le dessin, qui est précieuse lors de la phase 2.

Sur les compétences tourisme et mobilité, les missions ont été assurées par 2 types de profils : des consultants experts indépendants ou de gros cabinets d'études. Les retours d'expériences auraient tendance à valoriser l'expertise plus proche du terrain des consultants indépendants pour les questions touristiques. Dans tous les cas, l'enjeu principal est ici que les consultants soient en capacité de remettre en cause des positionnements (et/ou des idées reçues) sur ces sujets. Sur ces compétences précises, la mission et le rôle dévolu à ces experts reste à mieux préciser dans les cahiers des charges et les réunions de lancement : le regard critique, l'apport de l'expertise dans le projet de territoire, les réelles attentes en matière de prise en compte du tourisme, etc.

Enfin, la nécessité selon chaque territoire de disposer de compétences bien spécifiques et adaptées aux enjeux du territoire, comme cela a été le cas à Soustons par exemple autour du sport, de l'expertise en matière d'hôtellerie de plein air à Saint-Jean-de-Luz ou encore de la programmation immobilière à Seignosse ou Moliets-et-Maâ.

4.4 | Le financement des opérations

4.4.1 | Des coûts d'étude maitrisés

Le coût moyen d'une étude ADS est d'environ 75 000 €HT. Ce coût a été maintenu notamment car la majorité des consultations lancées sur la période indiquaient le budget disponible dans le Règlement de consultation. Les retours d'expériences tendent à démontrer que le fait d'afficher le coût permet de disposer d'offres comparables entre elles et surtout de préciser les attentes en nombre de jours de mission attendus par les prestataires. Dans tous les cas, une des missions du GIP Littoral est de s'assurer du respect de la méthodologie et de recadrer les prestataires si besoin sur la consommation du temps imparti pour réaliser la mission. C'est sur la 1ère phase de l'étude que la question de la gestion du temps se pose la plupart du temps avec le risque de déborder de l'enveloppe initiale et de ne plus avoir assez de jours pour finaliser la mission en phase 2.

Concernant le financement des études préalables, celui-ci est aujourd'hui assuré par plusieurs partenaires :

- La Région Nouvelle-Aquitaine sur l'ensemble des études ADS à hauteur de 40 %
- Les départements des Landes (à hauteur de 20%) et de la Charente-Maritime (à hauteur de 30%) les départements de la Gironde et des Pyrénées-Atlantiques ne disposent pas de règlements permettant le financement des études ADS (l'inscription au sein d'appels d'offres a néanmoins permis le financement d'études sur la côte Basque)
- L'Etat à hauteur de 20% à 30% (sauf en Charente-Maritime)
- La Banque des territoires à hauteur de 10%

Les plans de financement différent selon chaque territoire, mais globalement les études ADS sont soutenues à hauteur de 80%.

4.4.2 | Le financement des investissements

Pour répondre à l'objectif d'une feuille de route opérationnelle, le rendu d'une étude ADS est constitué de fiches actions phasées et chiffrées. L'enjeu est ici de proposer aux porteurs de projets un plan d'actions pour lequel ils auront anticipé les moyens à mettre en œuvre.

Les aspects financiers conditionnent de manière importante la mise en œuvre des opérations :

- D'abord, dans le volume général des opérations et leur phasage : l'intérêt de la feuille de route ADS est de proposer une mise en œuvre qui s'étale dans le temps et qui permette de lisser les investissements nécessaires pour permettre la transition et l'évolution du territoire littoral.
- Ensuite, dans la capacité des collectivités porteuses de projet à inscrire ces actions dans leurs Plans Pluriannuels d'Investissement (PPI),
- Enfin, dans les possibilités d'accompagnement financier des partenaires et le repérage des possibilités d'inscription des programmes d'actions dans les règlements existants et des appels à projets plus ponctuels.

Pour les partenaires accompagnant les démarches ADS, l'enjeu est avant tout de permettre aux porteurs de projet de se doter d'une feuille de route et en aucun cas, de financer l'ensemble des actions qui en découlent. Néanmoins, l'analyse des premières actions opérationnelles fait ressortir que les actions qui basculent le plus rapidement en phase opérationnelle sont aussi celles pour lesquelles les règlements actuels permettent un accompagnement financier. On peut ainsi considérer que les programmes d'intervention mis en place jusqu'à présent par les partenaires ont un réel effet de levier pour les opérations.

La question du modèle économique et de l'effet levier d'interventions extérieures financières reste une préoccupation importante pour les porteurs de projets. A travers la convention renouvelée en 2022 avec la Banque des territoires, plusieurs axes de travail sur le sujet sont prévus :

- La mise en relation et l'accompagnement de la Banque des territoires sur le reste à charge de la collectivité. L'enjeu est d'accompagner les collectivités pour optimiser et réduire leur part d'autofinancement (en limitant les frais financiers, en s'appuyant sur des taux faibles...)
- La recherche de nouvelles sources de financement non explorées jusqu'à présent notamment à travers les appels à projet de l'Union Européenne, etc.

D'autres sources, en complémentarité des partenaires déjà fortement mobilisés dans le cadre des démarches ADS (Etat, Région, Départements), sont également étudiés :

- Dans le cadre de la programmation Europe 2021-2027, la possibilité de mobiliser du FEDER, en lien avec les axes 2 et 5 du FEDER pour des opérations de recomposition et des réaménagements de plans plages associés à la réduction de la vulnérabilité aux risques (axe 2) ou la requalification touristique (axe 5).
- La mobilisation du dispositif concernant la gestion alternative des eaux pluviales fortement soutenues par l'Agence de l'Eau Adour Garonne. Des premiers échanges autour du projet de Moliets-et-Maâ sont actuellement engagés.

Sur l'année 2021, plusieurs projets ont pu bénéficier de crédits de relance au niveau national et européen :

• Le projet de réaménagement des allées Ortal et du front de mer Sud à Lacanau : inscrit au Projet Partenarial d'Aménagement signé entre la CCMA, la commune de Lacanau, l'Etat, l'EPF et le GIP littoral. La commune de Lacanau a pu bénéficier d'une subvention à hauteur de près de 50% de l'Etat pour un projet d'un montant de 6M €.

- Le projet de réaménagement de l'entrée de Plage des Bourdaines à Seignosse, d'un coût total de 2.4M €HT et qui est en cours d'instruction au niveau du REACT UE
- Le projet de réaménagement de la plage lacustre du Port d'Albret à Soustons, d'un coût total de 2M €HT qui est également en cours d'instruction au niveau du REACT UE.

Il s'agissait là d'une vraie opportunité pour ces territoires, mettant en évidence la capacité des porteurs de projet à se positionner rapidement lorsque des opportunités se présentent. Cela pose également des questions sur l'effet levier des financements en suite de démarches ADS: les aménagements de transformation comme les fronts de mer ou d'artères commerçantes ont-ils vocation à être soutenu financièrement? Il s'agit d'une question centrale sur les financements des opérations de transformation des espaces publics dans ADS et qui mérite d'être posée au regard des enjeux auxquels les projets cherchent à répondre. Les réponses sont sûrement à apporter au cas par cas en fonction de la nature du projet et de ses objectifs (entre un simple embellissement d'un espace public et la participation à un projet de recomposition de plus grande ampleur). Ainsi, il est important de rappeler que des programmes d'investissements peuvent s'inscrire dans la stratégie ADS du territoire mais n'ont pas vocation à être financés.

Enfin, au moment de la rédaction de cette évaluation, le ministère de l'Ecologie a annoncé la sortie d'un 1 er Appel à Manifestation d'intérêt (AMI) sur des PPA Aménagement touristique durable. Il s'agirait là d'une opportunité unique d'inscrire les projets et réflexions conduites au niveau régional dans un cadre national.

PPA Trait de côte / PPA Aménagement touristique durable

Le projet partenarial d'aménagement est une nouvelle forme de contrat (issu de la loi ELAN) entre l'Etat et un ou plusieurs établissements publics ou des collectivités territoriales, afin de favoriser la réalisation d'opérations d'aménagement d'ensemble. Cet outil contractuel formalise un partenariat engageant les collectivités, l'État et, le cas échéant, ses opérateurs ainsi que les parties prenantes, en vue de la concrétisation d'actions ou d'opérations d'aménagement au sens de l'article L.300-1 du code de l'urbanisme. Le PPA fixe une feuille de route qui ordonnance les interventions et les responsabilités des parties prenantes ainsi qu'un plan de financement de l'ensemble des actions. La recherche de cet effet levier peut être amplifiée par :

- Un soutien en ingénierie, une expertise préalable à la contractualisation ou un accompagnement à la mise en œuvre opérationnelle des projets;
- Un soutien financier de l'Etat à tout ou partie des actions du contrat ;
- La délimitation d'un périmètre de grande opération d'urbanisme (GOU), cadre juridique du droit commun destiné à faciliter et accélérer l'opération d'aménagement faisant l'objet du PPA, à l'initiative de la collectivité pilote signataire.

Après avoir lancé un 1^{er} AMI en 2021 pour des PPA Trait de côte (2 candidatures néo-aquitaines retenues sur les 3 au niveau national : Lacanau et Saint-Jean-de-Luz), le ministère a souhaité lancer en 2022 un AMI pour des PPA Aménagement touristique durable. La CdC Maremne Adour Côte Sud et la commune de Seignosse se sont positionnés. Cet AMI a pour objet d'identifier et d'accompagner des projets d'adaptation et de développement de la qualité de l'offre existante (hébergement, services attachés, expérience) qui s'inscrivent dans cette dynamique, et qui favorisent notamment :

- Un aménagement territorial plus sobre, plus durable (notamment valorisant la logique « 4 saisons») et réversible, respectueux des paysages et des écosystèmes;
- Une prise en compte de l'écosystème social, que ce soient les problématiques d'hébergement des saisonniers, des habitants à l'année, voire des nouvelles populations telles que les étudiants ou les retraités;
- Une anticipation et adaptation aux effets du changement climatique (augmentation des températures, montée des eaux, amplification des risques naturels, pression sur les ressources, etc.).

4.5 | Evaluation Modalités d'exécution et financement – propositions d'évolution

Ce qui fonctionne Ce qui pourrait être amélioré Modalités d'exécution Modalités d'exécution Articulation entre ateliers / Cotech et Copil Une approche de la co-construction qui s'est avec certaine souplesse une consolidée au fil des démarches avec une l'organisation des territoires et la multiplication concertation de plus en plus systématique des des démarches ADS (repositionnement des usagers et des populations: des BE force de ateliers pour les acteurs locaux plutôt que les propositions, une expertise qui se renforce au fil partenaires, recours à la visio pour les des années Cotech...) Une concertation devenue п axe méthodologique fort de conception des projets Points de vigilance sur les temps de mission ADS concertation prévus dans la (différencier concertation et communication Des feuilles de route qui s'inscrivent dans le plus politique) temps long grâce à l'appropriation par un plus grand nombre (permet une continuité des Rester vigilant sur les envois de documents au projets car ils sont attendus et souhaités par les préalable des Cotech/Copil populations) Les attendus des prestataires aux compétences Un accompagnement du GIP Littoral salué par spécifiques (tourisme, mobilité...) les bureaux d'études et les porteurs de proiet : un rôle clairement identifié de part et d'autre Installer de manière plus pérenne le GT ADS Maintenir un accompagnement fort des BE pour notamment pour approfondir des sujets s'assurer qu'ils ne consacrent pas trop de thématiques (équivalent des actions collectives temps en Phase 1 (risque d'éparpillement au vu Plans Plages) sur les questions qui nécessitent de l'ampleur des sujets à traiter: cf. REX des apports de connaissance et de partage Lacanau, et dans une moindre mesure Saint-(résidences de tourisme. stratégies Jean-de-Luz) opérationnelles, chartes commerciales, recherche financements, etc.) Equipes pluridisciplinaires avec mandataire Mobiliser des spécialistes dans le cadre de avant une expérience en matière l'animation du GT ADS afin de monter planification collectivement en compétence sur les sujets. Une liste de BE mobilisés qui s'est étoffée ces Convier les DDTM. dernières années Faciliter les échanges et organiser des retours d'expérience entre porteurs de projets ADS => Poursuivre l'affichage du montant prévisionnel dans les Règlement de Consultation car il Journée de visite de site thématique? fournit une indication sur les attendus de la mission notamment pour permettre à des Financement des opérations nouveaux BE de continuer à se mobiliser Approfondir le travail sur le modèle économique de certaines opérations, identifier de nouvelles Financement des opérations sources de financement sur des opérations structurantes mais nécessitant un effet levier, Capacité à se mobiliser sur les plans de relance (PPA et REACT UE pour opérations de Lacanau accompagner les collectivités sur le reste à et Seignosse) et facilite la construction du PPI charge des opérations (action enclenchée dans de la collectivité. le cadre de l'analyse des PPI par la Banque des

territoires)

Synthèse des propositions issues de l'évaluation (discussion GT)

Appel à candidature :

Rester vigilant sur le portage de démarches par l'échelon intercommunal (s'assurer que la gouvernance mise en place permettra une bonne appropriation et l'implication sur le suivi des dossiers par les agents techniques des communes concernées, maillon essentiel à l'émergence opérationnelle des projets) -> au fil de l'eau

Cadrer la méthodologie d'écriture du dossier de candidature avec une participation et une sensibilisation des élus du conseil municipal. > au fil de l'eau

Envoi des documents préalables aux partenaires (Etat, Région, Départements, EPCI, Banque des territoires) plus en amont pour permettre l'analyse des dossiers (depuis 2020, l'analyse se tient dans le cadre du GT stratégique, l'envoi des documents est prévu 3 semaines en amont) -> au fil de l'eau

Maintenir la nécessité de classer l'importance des enjeux?

Production interne des documents préalables

Nécessité de préciser l'utilité de ces documents insuffisamment valorisés (la compilation et la synthèse des études existantes, les premiers échanges partenariaux...) ou de les faire évoluer (vers une liste de documents disponibles et une liste d'entretiens) -> au fil de l'eau

Lors de l'analyse des enjeux par les porteurs de projets : proposer aux collectivités en phase de candidature de spatialiser les enjeux, via une cartographie, plutôt que prioriser -> au fil de l'eau

Ajouter une présentation des projets d'aménagements récents, en cours et à venir sur le territoire d'étude -> au fil de l'eau

Sur le positionnement touristique, renforcer l'implication de l'office de tourisme pour aller au-delà d'un simple diagnostic. -> au fil de l'eau

Méthodologie de l'étude préalable

Améliorer la visibilité du cadre en renommant la démarche par la suppression du terme « station » (aménagement durable du littoral, aménagement durable des territoires littoraux...)

Phase 1:

Prévoir un temps d'accompagnement des BE sur les attendus de la Phase 1(niveau de rendus graphiques et de programmation) -> au fil de l'eau

Approche clientèle – tourisme pourrait être mieux valorisée -> au fil de l'eau

S'offrir la possibilité de produire des données complémentaires si nécessaire (ex : mobilité) -> au fil de l'eau

Clarifier ce qui relève de la concertation d'une approche plus politique -> au fil de l'eau

Phase 2:

Faire évoluer le niveau de rendus entre les différentes actions selon leur temporalité : proposition d'un classement des fiches actions selon 3 niveaux : Opérationnel / Etudes complémentaires / Grandes orientations, -> au fil de l'eau

Se donner la possibilité d'aller plus loin sur les actions prioritaires en lançant des missions complémentaires selon enjeux prioritaires définis et en parallèle de l'étude ADS (exemple : levés topos sur certains secteur, approfondissement faisabilité économique, comptages automobiles...) - > au fil de l'eau

Améliorer la lisibilité du calendrier / phasage, notamment sur les actions de très court terme à enclencher suite à l'étude -> au fil de l'eau

Systématiser en introduction du rapport final un document portant sur « le récit projet de territoire » (format recto A4) (une synthèse des enjeux et du projet permettant de comprendre la priorisation des actions, comment elles s'inscrivent et s'articulent dans un processus plus long de transformation du territoire etc.) -> au fil de l'eau (à prévoir dans le CCTP)

Réalisation opérationnelle

Vigilance sur l'utilisation de la feuille de route sur le long terme (cf. 2ème étude préalable à Bidart) -> au fil de l'eau

Des sujets sur lesquels la feuille de route ne se concrétise pas: Problématiques de foncier – lien risques (ou non): Hourtin, Saint-Jean-de-Luz ...; problématiques liées à l'habitat et hébergement touristiques et saisonniers: Moliets-et-Maâ, Seignosse, Saint-Jean-de-Luz -> Action collective – Lien Axe 1 Littoral 2030

Financement

Approfondir le travail sur le modèle économique de certaines opérations, identifier de nouvelles sources de financement sur des opérations structurantes mais nécessitant un effet levier, accompagner les collectivités sur le reste à charge des opérations (action enclenchée dans le cadre de l'analyse des PPI par la Banque des territoires) -> Action collective - Lien Axe 2 Littoral 2030

Modalités d'exécution

Articulation entre ateliers / Cotech et Copil avec une certaine souplesse selon l'organisation des territoires et la multiplication des démarches ADS (repositionnement des ateliers pour les acteurs locaux plutôt que les partenaires, recours à la visio pour les Cotech...) -> au fil de l'eau

Points de vigilance sur les temps de concertation prévus dans la mission (différencier concertation et communication plus politique) -> au fil de l'eau

Rester vigilant sur les envois de documents au préalable des cotech/Copil -> au fil de l'eau

Les attendus des prestataires aux compétences spécifiques (tourisme, mobilité...) -> au fil de l'eau

Installer de manière plus pérenne le GT ADS notamment pour approfondir des sujets thématiques (équivalent des actions collectives Plans Plages) sur les questions qui nécessitent des apports de connaissance et de partage (résidences de tourisme, stratégies opérationnelles, chartes commerciales, recherche financements, etc.); Mobiliser des spécialistes dans le cadre de l'animation du GT ADS afin de monter collectivement en compétence sur les sujets. -> au fil de l'eau

Conclusion

L'évaluation réalisée met en avant que, depuis sa généralisation en 2015, la démarche ADS s'est fortement ancrée sur le territoire régional, et certains territoires de Charente-Maritime se sont rapidement saisis de la démarche. A travers les Projets partenariaux d'aménagement signés récemment, c'est aussi une reconnaissance de cette démarche régionale au niveau national qui s'opère. A la date de l'évaluation (novembre 2022), ce sont 16 démarches ADS qui sont en cours de réalisation et qui concernent 23 communes. 9 d'entre elles sont aujourd'hui en phase opérationnelle. Ce sont ainsi près de 40 millions d'euros qui sont engagés depuis 2015. Près de 40% de ces montants seront investis sur des projets de recomposition et de transformation des espaces publics littoraux, presque autant sur des opérations en lien avec les mobilités et les déplacements.

De manière générale, la démarche ADS a créé une véritable dynamique sur le littoral de Nouvelle-Aquitaine en complémentarité des autres dispositifs en matière d'aménagement durable des plages et d'espaces naturels fréquentés et en étroite articulation avec les stratégies locales de gestion de la bande côtière. Les démarches ADS se sont également nourries des études prospectives et de la connaissance acquise au niveau régional.

Si l'évaluation ne remet pas en question les grandes étapes de la démarche ADS (acte de candidature, productions internes, étude préalables, instances partenariales...), elle fait ressortir plusieurs axes d'amélioration de la démarche qui pourraient nécessiter des ajustements.

Avec l'augmentation du nombre de démarches, le besoin des partenaires (Etat, Région, Départements, Banque des territoires) est aussi d'assurer les partages et remontées d'informations. En ce sens, l'amélioration de la communication doit se poursuivre, et la multiplication des outils permettant de récupérer facilement une information sur l'état d'avancement du projet est à consolider.

Le travail de repérage de nouvelles sources de financement est à approfondir sur la période à venir pour accélérer et faciliter les étapes opérationnelles. Au-delà de l'accompagnement financier, certains sujets techniques nécessiteront également d'être creusés : montage opérationnel des opérations de renouvellement urbains, problématiques de foncier, renouvellement des résidences de tourisme, transformation des axes viaires structurants. Ils pourraient constituer de nouvelles actions à inscrire dans le programme de travail du GIP Littoral et font par ailleurs référence à des sujets déjà anticipés dans Littoral 2030 : Réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine. Les temps de partage et de retours d'expérience sont également à mettre en place de manière plus importante (installation d'un GT ADS annuel sur le modèle du GT Plages, poursuite des journées/webinaires thématiques).

L'objectif initial de disposer d'un document final permettant tout autant de cadrer la vision sur le long terme que de permettre d'enclencher des phases opérationnelles semble atteint. Pour autant, la possibilité d'aller plus loin sur des rendus opérationnels sur les 1ères actions à enclencher dans le cadre de l'étude ADS est une piste à approfondir. Enfin, l'évaluation met en avant que la démarche ADS a déjà su évoluer depuis 2015, et que le cadre et les instances de gouvernance sont suffisamment souples pour intégrer des propositions d'améliorations méthodologiques au fil de l'eau. Il convenait à travers cette évaluation de les mettre à jour.

Aujourd'hui l'enjeu pour le GIP et ses partenaires est de poursuivre la diffusion de la démarche au niveau régional, d'accompagner sa reconnaissance au niveau national et de renforcer son accompagnement sur les phases opérationnelles afin de rester en phase avec le Projet Littoral 2030 : Réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine.

Annexe 1 : Analyse des sorties opérationnelles site par site

Légende des tableaux ci-dessous

Action en cours
Action réalisée

ADS Audenge – Etude ADS finalisée en 2015

Il s'est agi dans ce cas d'une étude assez englobante avec un plan guide conséquent portant aussi bien sur le port, le centre bourg, les entrées de ville et la zone de développement économique en vue de la création d'un camping. De nombreuses propositions issues des enjeux en matière d'un positionnement touristique renouvelé ont également été formulées. L'ensemble du partenariat a reconnu l'intérêt d'avoir disposé de ce cadre d'échanges pour confronter la vision du territoire. La commune met aujourd'hui en œuvre une partie de la feuille de route définie (sur le camping, sur le réaménagement du port, sur la montée en qualité des espaces publics..). La référence à la démarche ADS ne constitue néanmoins pas un cadre de référence qu'elle mentionne pour présenter ces opérations.

Liste des actions / conditions de réalisation	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Requalification du Château de Certes	Réalisation d'une étude sur le potentiel du site en 2016	Conservatoire du littoral	33 660,00 €
rrequalification du Ghateau de Gertes	Mise hors d'eau, hors d'air (financement assurances)	Conservatoire du littoral	1 400 000,00€
Réaménagement du port	Actions réalisées par la commune : amélioration des équipements	Commune	
Requalification des Portes d'entrée au site (Château d'Eau, Château de Certes)		Commune	
Montée en qualité des espaces publics	Réalisé par la commune (hors suivi ADS)	Commune	
Evolution du camping municipal - Le Braou	Etude sur le modèle économique (DSP) en 2016	Commune	23 555,00 €
Evolution du camping municipal - Le Braou	Nouvelle étude engagée en 2021 Projet de modernisation du camping	Commune	2 070 000 €
Développer une nouvelle offre touristique "diffuse"		Commune / OIT	
Une nouvelle offre touristique sur une parcelle de la zone mixte		Commune	
Propositions de principes d'aménagement de la zone mixte	Réalisé par la commune (hors suivi ADS)	Commune	
Equipements à destination des vélos et vélotouristes (ancienne gare)		Commune	
Aménagement de zones 30 et pistes cyclables	Connexion Vélodyssée -> Camping en 2013 (1,8 km)	Commune	422 343,00 €
	Connexion Camping -> Port en 2014 (0,75 km)	Commune	422 040,00 €
			3 949 498,00 €

ADS CdC Mimizan - Etude ADS finalisée en 2015

Ce site pilote a consitué le seul avec un portage intercommunal, il a permis de consolider les attentes des partenaires sur une maitrise d'ouvrage par l'EPCI, qui ne manque pas d'intérêt pour l'appréhension des enjeux, mais qui nécessite de prévoir des temps spécifiques de bonne appropriation de la démarche par la(es) commune(s) pour enclencher des phases opérationnelles. A ce jour, les réalisations opérationnelles se sont concentrées sur la mise en tourisme du tour du lac, action toujours en cours.

Liste des actions	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Réalisation du cheminement piéton tour du lac	Etudes et travaux réalisés dans le cadre PDIPR (2020)	Département 40	309 143.76€
Mise en place d'une navette fluviale		CdC Mimizan	
Aménagement de points d'intérêts		CdC Mimizan	
Etude paysagère et signalétique	Réflexion en cours	CdC Mimizan	
Bande cyclable reliant la Vélodyssée		CdC Mimizan	
Requalification du camping du Lac	Choix d'abandonner la régie et de mettre en DSP le camping	CdC Mimizan	
Requalification de la friche Capariou	Réflexion en cours	Commune / CCM	
Requalification des hébergements du centre nautique	Réflexion en cours	Commune / CCM	
Aménagement des berges du courant		Commune / CCM	
Requalification Avenue Maurice Martin - Mission préfiguration + Reconfiguration lourde		Commune	
Etude Plan de déplacement		Commune	
Aménagement de parkings entrée de ville		Commune	
Création d'une navette estivale		CdC Mimizan	
Restrictions de stationnement sur le littoral et conditions d'accès au centre	Lancement d'une étude préalable plan plage actée en 2022 par la CCM	Commune	70 000,00 €
			379 143,76 €

ADS Bidart - Etude ADS finalisée en 2015

C'est le 1er site pilote à s'être engagé rapidement en phase opérationnelle à l'issue de la démarche ADS. Si la mise en œuvre s'est trouvée confrontée à une insuffisance des validations réglementaires en cours d'étude ADS, la 1ère phase d'aménagement a été menée à son terme en 2018 (cf. encadré). Pour poursuivre, la commune a fait le choix de relancer une étude de programmation au regard des évolutions territoriales et du fait de sa volonté de faire de ce projet un véritable projet participatif plutôt que d'engager une mission de maitrise d'œuvre. Si l'étude est toujours en cours, il conviendra de se questionner sur l'opportunité de relancer des études préalables sur des délais courts.

Liste des actions	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Aménagement du cheminement piéton et vélo et des points d'intermodalité	Etudes et Travaux finalisés en 2018	Commune	2 486 054,00 €
Aménagement Vallée de l'Uhabia : Programmation sport, loisirs, nature et	En cours d'étude - Nouvelle programmation	Commune	100 775,00 €
culture de l'embouchure à la Gare	Mission concertation spécifique	Commune	48 600,00 €
Développer les mobilités alternatives	Réseau de navette, stationnement payant, recul de la voiture sur l'ensemble des secteurs de plage	Commune	Budget annuel 2022 : 750 000€

Sécuriser la RD		Commune -CD 64	
Réorganiser le stationnement	_	Commune	
Reconfiguration du Parking de l'Uhabia		Commune	
Requalification du parking des Embruns	Etude de programmation en cours	Commune	
Réhabilitation du bâtiment de la Gare		Commune	
Poursuite des négociations pour la réouverture de l'arrêt ferroviaire	Etude Région / CAPB / SNCF en cours	Commune / SMPB / Région	
Aménagement d'un pôle gare		Commune	
			2 635 429,00 €

ADS Lacanau - Etude ADS finalisée en 2017

Suite à des difficultés rencontrées lors de la phase d'étude (2016-2018) qui a conduit à une rupture de contrat avec le bureau d'étude en charge initiale de l'étude ADS, la commune et le GIP ont fait le choix de finaliser la feuille de route ADS en interne avec l'appui d'un autre bureau d'étude. Aujourd'hui, l'étude préalable ADS fait référence sur ce territoire qui a décliné opérationnellement une grande partie du programme d'actions organisé autour de 2 sujets majeurs : la mobilité et la transformation de la station en Ville Océane. La signature d'un contrat PPA avec l'Etat en 2021 et le soutien des autres partenaires (Région et Département de la Gironde notamment) a également permis d'accélérer la mise en œuvre du programme d'actions.

Liste des actions	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Travailler l'accès à Lacanau Depuis et Vers la Métropole Bordelaise	Echanges dans le cadre de la Stratégie d'accueil des plages proches de la métropole	Commune	
Proposer un schéma de circulation et de stationnement pour une Ville des Courtes distances	Validation du schéma des mobilités et des déplacements en 2021	Commune	55 000,00 €
Créer un pôle d'échanges et de services pour Lacanau Océan	Etudes de MOE et AMO sur le pôle service engagée en 2022	Commune	1 500 000,00 €
Déployer les alternatives à la voiture individuelle	Projet de navette en cours / estimation coût annuel	Commune	100 000,00 €
Encourager la pratique du vélo pour tous et toute l'année	Connexion cyclable bourg - 2,3 km	Commune	810 000,00 €
	AMO Faisabilité opérationnelle	Commune	61 075,00 €
	Dialogue compétitif	Commune	210 000,00 €
	Etudes de MOE globale (2022)	Commune	270 000,00 €
Requalifier le front de mer, scène principale de Lacanau	Réaménagement secteur CDG et Allées Ortal (2023)	Commune	3 558 893,00 €
	Réaménagement Passage Lacaze et Place rouge (2023)	Commune	1 844 868,00 €
	Renaturation Promenade Sud (2024)	Commune	1 254 015,00 €
	Réaménagement Promenade Nord (2026)	Commune	6 363 597,00 €
Relocaliser le poste de secours et encourager des mutualisations	Etude de programmation prévue dans le contrat PPA	Commune	
Accompagner les mutations commerciales	Animation interne à la commune, convention de partenariat avec l'EPF	Commune	
Soutenir les expérimentations privées en zonage UBL	Animation interne à la commune	Commune	
Réaménager la Place de l'Europe		Commune	
Faire de l'Escoure un lieu de vie pour Lacanau Océan		Commune	
			16 027 448 €

ADS Seignosse - Etude ADS finalisée en 2017

La commune s'est largement appropriée la feuille de route élaborée dans le cadre de la démarche ADS. 4 ans après la finalisation de l'étude, le plan guide a fait l'objet d'évolutions notamment pour intégrer les ambitions de la nouvelle municipalité élue en 2020, mais continue d'être une référence, un outil de mise en œuvre et de suivi de la politique d'aménagement touristique. 3 des 4 chantiers identifiés sont lancés et des investissements sont programmés sur les prochaines années dans la perspective d'apporter des réponses sur la requalification du cœur du Penon, la connexion au sud avec le secteur des Bourdaines, ainsi que sur la valorisation et la préservation de secteurs rétro-littoraux. Seul le chantier identifié autour des résidences et copropriétés privés n'a pas fait l'objet d'actions, à l'exception de l'élaboration de la Charte architecturale et paysagère.

Liste des actions	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
	Etude complémentaire opérationnelle, réglementaire et financière	Commune	52 265,00 €
L'opération Cœur du Penon	Reprise de la programmation et AMO portage	Commune	133 450,00 €
	Etude commerciale avec CCI engagée en 2022	Commune	10 575,00 €
Démolition et relocalisation du skate park	Réalisé dans le cadre des travaux de réaménagement du plan plage	Commune	338 197,00 €
La mutation du forum	Engagé dans le cadre d'un mandat	Commune	
Les nouveaux programmes commerciaux et immobiliers	d'aménagement (consultation fin 2022)	Commune	Estimé à 8 000 000 €
La création d'une boucle du Haut de dune au Penon	Réalisé dans le cadre du projet plus global de réaménagement de la tête de plage	Commune / ONF	490 730,00 €
dulle au i elloli	Poste de secours (non prévu dans ADS)	Commune / ONF	163 373,96 €
Le réaménagement des entrées de plage : Parking du Penon	En cours dans le cadre de la mission programmation Opération Penon	Commune	
Le réaménagement des entrées de plage et du parking des Bourdaines		Commune / ONF	Phase 1 : 2 331 000,00 €
La requalification et la création de nouveaux programmes sportifs et de loisirs	En cours dans le cadre du réaménagement global du PP des bourdaines et de ses abords (Phase 1 et Phase 2)	Commune / ONF	Phase 2 : 1 893 000,00 €
La renaturation des espaces de pied de dune		Commune	
Une charte partagée publique / privée pour la gestion des milieux d'arrière dune	Charte réalisée et validée en 2021	Commune	50 000,00 €
La création d'une piste cyclable des Casernes à l'étang blanc et de l'étang blan au coeur du Bourg		Commune / MACS	
L'aménagement de l'entrée de site et du point nature de l'"Etang Blanc"	AVP en cours de finalisation	Géolandes	
La modélisation du projet de réhabilitation	Réalisé dans le cadre de l'étude ADS	Commune	
La mise en place d'une ORIL "Adaptée"		Commune	
L'inscription dans la démarche de transition énergétique communautaire		Commune	
La Charte "Couleurs et Matériaux" à destination des copropriétaires	Préconisations Charte architecturale et paysagère	Commune	
L'instauration d'une journée annuelle des copropriétaires		Commune	
			5 462 591 €

ADS Guethary - Saint-Jean-de-Luz - Etude ADS finalisée en 2018

L'étude ADS de Guethary-Saint-Jean-de-Luz a été conduite sur 2 ans (2016-2018), le travail important réalisé pour poser les enjeux prioritaires et affiner les potentiels d'évolution notamment de l'offre d'hôtellerie de plein et de mobilité n'a pas permis d'aboutir à des livrables opérationnels aussi poussés que dans les autres études ADS (les fiches actions n'ont pas été chiffrées). Néanmoins, cette étude préalable a permis de poser les bases d'un projet ambitieux de recomposition, qui devra être affiné dans le cadre d'une étude plus poussée. Celle-ci sera conduite dans le cadre du contrat PPA signé en 2021 par la CAPB, la commune et le SMPB. D'autres actions ont également été inscrites dont le réaménagement des 4 plans plages de Erromardie, Laffitenia, Mayarco et Cenitz dans une logique d'actions sans regrets. Côté Guethary, il est intéressant de constater que si la commune n'a pas fait le choix de monter une opération d'aménagement, elle s'est pour autant largement appuyée sur les orientations de l'étude ADS pour accompagner le changement des usages sur le secteur des Alcyons : fermeture de la circulation, renforcement des équipements publics...) : la mise en œuvre de ces actions renvoie les partenaires à la manière d'accompagner cette forme d'urbanisme tactique dans les suites opérationnelles ADS.

Liste des actions	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
STEP Archiloa	Etude relocalisation et dimensionnement STEP en cours Action engagée sous l'impulsion du	САРВ	605 000 € (études) 270 000 € (étude
Plage d'Erromardie et Vallée du Grand Isaka Secteur des Arenes	PPA – Etude de recomposition du secteur + lancement d'une mission de MOE pour le plan plage d'Erromardie	Commune Commune	recomposition) 400 000€ (étude + aménagement Erromardie)
Secteur des Campings et plages Lafitenia - Mayarco - Acotz	Lancement étude complémentaire sur les plans plages et postes de secours	Commune	45 000 € (étude)
Site naturel de Cenitz et du Baldareta		Communes	
Guethary - Jetée des Alcyons Guethary - Belvédère pierre Louis	Actions engagées par la commune pour modification usages	Commune Commune	
Navette estivale	Mise en œuvre en 2022	SMPB	
Points de convergence	Aménagement Parking Layats (2022) et Acotz (2023)	SMPB	2 000 000 €
Amélioration de l'offre Vélo	En lien avec mission MOE sur les plages		
Création d'une offre HPA en arrière littoral	Etude de recomposition impulsée par le PPA – Diagnostic économique	CAPB / Commune	
			3 320 000 €

ADS Carcans-Hourtin - Etude ADS finalisée en 2018

Cette étude a mis en avant des enjeux territoriaux majeurs, qui pour certains dépassent largement le territoire (notamment sur le secteur du Contaut et l'ancien Centre de Formation de la Marine). Si l'étude a permis de conclure à un plan guide ambitieux, la difficulté rencontrée par les collectivités dans sa mise en œuvre est essentiellement liée au manque d'ingénierie au sein des communes. Pour autant, la commune de Carcans a souhaité engager plusieurs actions en 2022. L'étude a également permis de prioriser les chantiers en matière de connexion cyclable, engagés aujourd'hui en phase opérationnelle par l'ONF.

Liste des actions	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Conforter le réseau cyclable entre Carcans et Hourtin : Liaison Hourtin CFM sur la façade Est du lac	,	ONF / CCMA	
conforter le réseau cyclable entre Carcans et Hourtin : Vélodyssée côté façade lacustre du lac: 24km	Etudes environnementales en cours	ONF / CCMA	97 500€ (étude)
conforter le réseau cyclable entre Carcans et Hourtin : confortement du chemin des résiniers : 16km		CCMA	
Expérimenter la mise en place d'une navette estivale à Hourtin	Mission de préfiguration Navette estivale prévue en 2023 sur Carcans	Commune	
Aménager le nouveau front de lac d'Hourtin Port		Commune	
Imaginer de nouvelles programmations à Maubuisson	Lancement d'une étude de programmation sur les espaces publics et bâtiments en 2022	Commune	80 000,00 € (étude)
Programmer le renouveau du site de Contaut : 1 / Accord cadre de programmation,		CCMA / Commune	
d'urbanisme et AMO opérationnel (plan guide) pour la définition du projet d'ensemble			
2/ AMO (urbain, juridique et financier, communication) pour l'organisation d'un AMI sur certains lots		CCMA / Commune	
Proposer une boucle de station autour d'Hourtin Port		Commune	
Renforcer la liaison Bombannes- Maubuisson		Commune	
Réaménagement Plage centrale de Carcans	Etude de MOE engagée en 2022	CCMA	1 500 000 €
Réaménagement Plage centrale de Hourtin		ССМА	
			1 677 500 €

ADS Soustons - Etude ADS finalisée en 2018

A Soustons, la démarche a conduit la commune à adopter un positionnement affirmé sur la priorisation d'interventions sur les espaces existant. A ce jour, la commune a surtout enclenché un secteur, mais s'interroge sur les suites. Le 1er secteur de projet porte sur le réaménagement des abords du lac d'Albret. A lui seul, ce projet porte plusieurs des principes d'aménagement durable définis dans Littoral 2030: une accessibilité au site apaisée couplant le déplacement de l'aire de camping-car en rétro-littoral (au sein du camping municipal), la renaturation des espaces stationnés en bord de lac pour retrouver des fenêtres paysagères, l'implantation d'une nouvelle passerelle piétonne permettant d'améliorer l'accès en transport en commun à la fois de la partie lacustre, mais également du plan plage océanique. En termes d'accueil du public, le projet permet le remplacement d'une concession de jeux gonflables par une structure bois contribuant à l'attractivité commerciale du secteur. Les cheminements piétons et cyclables sont également recalibrés permettant de sécuriser au mieux les déplacements sur l'ensemble du site. Enfin, cet aménagement va permettre d'expérimenter pour la 1ère fois sur un secteur littoral un béton bas carbone à base d'argile locale, élaboré par une société locale @Matter Up.

Liste des actions / conditions de réalisation	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Un Festival de Land Art		Commune	
Grands principes de signalétiques et d'informations sur le territoire		Commune / MACS	
Site de l'airial, une zone naturelle à conforter		Géolandes	
Les connexions douces pour mailler le territoire - connexion RD Site de l'Airial		Commune / MACS	
Les connexions douces pour mailler le territoire - piste VTT		Commune / MACS	
La structuration de la pratique libre		Commune / MACS	
Un positionnement nautisme "doux" et pratique libre sur la Base de Laurens Le repositionnement du Golf de Pinsolle	Echanges en cours sur un approfondissement sur le secteur des rives de l'étang	Géolandes	
dans l'offre sportive du territoire			
Un plan global de circulation	Etude complémentaire ID Cité	Commune	10 000,00 €
Une boucle piétonne et cyclable autour du lac marin		Commune / MACS	
	Etude de maitrise d'œuvre engagée en 2021	Commune	90 000 €
Un aménagement durable pour la plage lacustre de Soustons	Démarrage des travaux en octobre 2022	Commune	1 972 105,50 €
Un plan plage Ocean Nature		Commune	
Une nouvelle aire de camping car	Repositionnement au sein du camping municipal existant	Commune	
			2 072 105.50 €

ADS Moliets-et-Maâ - Etude ADS finalisée en 2019

Si la candidature de la commune de Moliets-et-Maâ a soulevé quelques inquiétudes du partenariat sur la capacité de la commune à suivre une démarche ADS sans technicien, la convention tripartite signée associant la CdC MACS et le temps dédié d'un agent intercommunal sur le suivi de l'opération a permis à la commune de valider une feuille de route sur une période de 18 mois. La commune s'est ensuite engagée assez rapidement dans les études de conception de maitrise d'œuvre sur un programme ambitieux de réaménagement d'une partie de la station. Si l'accompagnement du GIP Littoral reste soutenu sur cette commune, le travail important réalisé en phase d'étude préalable (priorisation des enjeux, positionnement de la station, argumentaire du projet), permet aujourd'hui un avancement du projet conforme au calendrier fixé.

Liste des actions / conditions de réalisation	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Aménagement des espaces publics du bourg à la plage : Avenue de l'Océan	Action programmée pour 2023	MACS	
Etude Conception du projet de réaménagement des espaces publics		Commune	105 700,00 €
Aménagement des espaces publics : Montée de la plage, Place Rose, Place de la Balise, optimisation du stationnement	Etude de maitrise d'œuvre engagée	Commune	3 200 000,00 € (travaux)
Aménagement des continuités et des points de vue : Traversée des campings et rue de l'embouchure	en 2022 Travaux prévus pour 2023	Commune	
Aménagement des points de vue		Commune	
Charte des enseignes commerciales	Reste à engager en parallèle de l'étude de MOE	Commune	Estimé à 20 000.00 €
Le développement de services à l'année dans le centre de séminaire		Commune / OIT / MACS	

L'intervention sur les résidences de tourisme		Commune / OIT / MACS	
L'opération de renouvellement autour de la Place de la Bastide : aménagement des espaces publics et de la rue de la Bastide		Commune	
Un réseau cyclable pour relier les pépites	Connexion Vélodyssée par Rue des Craquillots	Commune / MACS	
Un réseau cyclable pour relier les pépites : Stations vélos		Commune	
Un parcours zen et art pour donner à voir les pépites		Commune	
La mise en valeur de l'étang de Moliets		Géolandes	
			3 305 700 €

ADS Saint-Palais-sur-Mer- Etude ADS finalisée en 2022

Le comité de pilotage final de l'étude ADS s'est tenu au printemps 2022. Dans la foulée, la commune a engagé 2 consultations pour engager des maitrises d'œuvre sur les secteurs d'intervention prioritaires : L'avenue de la Grande Côte et la requalification du centre bourg

Liste des actions / conditions de réalisation	Conditions de réalisation (année démarrage, état d'avancement, financement)	Maitrise d'ouvrage de l'opération	Coût final engagé (2ème semestre 2022) HT
Une destination de villégiature familiale,	,		ĺ
apaisée et respectueuse de son		_	
environnement		Commune	
Une stratégie événementielle et culturelle po	our animer la ville balnéaire :		
Des boucles nature et culture pour donner			
à comprendre la ville balnéaire et son			
territoire		Commune	
Des «pépites» qui animent la ville balnéaire			
par une programmation culturelle innovante		Commune / OIT	
Un accompagnement à la montée en qualité	de la ville balnéaire :		
Un accompagnement des campings vers			
une offre «nature» de qualité		Commune / OIT	
Un accompagnement à une meilleure		·	
adaptation aux familles		Commune / OIT	
Une charte des enseignes commerciales		Commune	
Un schéma des mobilités pour limiter la plac	e de la voiture et développer les mod	les doux :	•
Un plan de circulation qui s'adapte en			
fonction des saisons		Commune	
Des continuités cyclables à aménager et à			
adapter aux impacts du changement	Lancement d'une mission de		
climatique	MOE en sept 2022	Commune / CARA	
L'eau et le paysage pour renforcer la			
résilience de la ville - Etude			
désimperméabilisation	Echanges CEREMA	Commune / CARA	
Un développement urbain de qualité pour			
créer le patrimoine de demain - Charte			
urbaine, architecturale et paysagère	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Commune	
L'avenue de la Grande côte, une	Lancement d'une mission de MOE	Cammuna	
promenade qui s'ouvre sur la mer L'esplanade du Concié : un "théatre	en sept 2022 Lancement d'une mission de	Commune	
naturel" suspensu sur l'océan	MOE en sept 2022	Commune	
La Pointe de la Grande Côte, une entrée de	Lancement d'une mission de	Commune	
ville qui donne à voir les paysages	MOE en sept 2022	Commune	
Un Plan Plage sur les Combots, des Mathes	MOL CIT SEPT ZOZZ	Commune	
à Saint-Palais-sur-Mer	Travaux en cours par le CERL	Commune	
Le Centre-ville de la Plage au Lac, un	Lancement d'une mission de	Sommidile	
espace fédérateur qui vit à l'année	MOE en sept 2022	Commune	
			0 €



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 Maremne 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

