

> RISQUES <



ACTIONS DE RÉDUCTION DE LA
VULNÉRABILITÉ DES BIENS ET DES
PERSONNES FACE À L'ÉROSION CÔTIÈRE

REX EN NOUVELLE-AQUITAINE
JANVIER 2026

© REX, GIP Littoral



Table des matières

Contexte et rappels	3
1 Le repli stratégique.....	5
1.1 La suppression.....	5
1.1.1 La suppression d'un bien privé à usage d'habitation : l'immeuble « Le Signal » à Soulac-sur-Mer	5
1.1.2 La suppression des biens privés de 1 ^{ère} ligne (Villas Jumelles et Grand Hôtel de la Plage) à Biscarrosse Plage	7
1.2 Le déplacement	9
1.2.1 Le déplacement d'un équipement public : les postes de secours mobile en bois de 2 ^{ème} génération implantés sur le littoral régional	9
1.3 La relocalisation	12
1.3.1 Les opérations de relocalisation à périmètre constant et de suppression de biens privés sur le secteur Sud à Soulac-sur-Mer	12
1.3.2 La relocalisation sur périmètre constant d'un bien public touristique : le Golf d'Ilbarritz à Bidart.....	19
1.3.3 La relocalisation- adaptation d'une infrastructure routière : la route de la « Corniche Basque » qui relie Hendaye à Ciboure	20
1.3.4 La relocalisation – adaptation d'une station d'épuration : la STEP d'Archilua à Saint-Jean-de-Luz	23
1.3.5 La relocalisation du plan plage de l'Horizon à Lège-Cap-Ferret	25
1.3.6 La relocalisation par anticipation d'enjeux publics : le Plan Plage à Ondres.....	28
2 La recomposition spatiale.....	29
2.1 L'étude de la faisabilité de la recomposition spatiale à 2050 d'Erromardie à Saint-Jean-de-Luz	29
3 Conclusion	34

Contexte et rappels

Le projet [« Littoral 2030 : réussir la transition du littoral de Nouvelle-Aquitaine »](#) a été élaboré en concertation avec l'ensemble des membres du groupement et des acteurs du littoral (collectivités, services de l'Etat, partenaires), et approuvé définitivement en 2019. [L'évaluation intermédiaire](#) réalisée en 2025 a fixé une feuille de route simplifiée où le sujet de la recomposition spatiale constitue un des axes d'approfondissement pour la période 2025-2030.

La présente note technique présentant des retours d'expériences sur les actions de « réduction de la vulnérabilité à l'érosion côtière en Nouvelle-Aquitaine des biens et des personnes » s'inscrit dans ce cadre. Ce travail est aussi conduit en lien étroit avec la « [synthèse des bilans et enseignements généraux des stratégies locales de gestion de la bande côtière - SLGBC 1ère génération](#) » réalisée en 2024.

Au préalable, un **volet sémantique** permettant de partager un langage commun en matière de réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes, consistant à soustraire les enjeux de la bande littorale soumis à l'aléa érosion côtière, a été nécessaire.

Pour rappel, en 2012, la stratégie régionale de gestion de la bande côtière (SRGBC) a été validée et partagée par les membres du GIP Littoral, dans le respect des principes de la stratégie nationale (SNGITC) et son programme d'actions 2012-2015 « vers la relocalisation des activités et des biens ». La stratégie régionale a permis, entre autres, d'arrêter la définition de concepts, dont celui de « **repli stratégique** ».

Le repli stratégique appelé aussi recul stratégique ou réalignement, consiste à extraire les enjeux de la bande d'aléa. Plus précisément au sein de ce concept plusieurs actions peuvent être menées, définies de la manière suivante :

- **La suppression** : le terme sera employé pour qualifier le repli lorsque les personnes sont évacuées de leurs biens, les biens démolis et/ou les activités supprimées, sans qu'aucune action volontariste de réimplantation sur le territoire littoral ne soit menée.
- **Le déplacement** : le terme sera employé pour qualifier le repli lorsque le bien ou l'activité est déplacé de son point d'origine sans procéder initialement à sa démolition. Il s'agit d'une simple translation des équipements lorsqu'ils sont déplaçables.
- **La relocalisation** : le terme sera employé pour qualifier le repli lorsque, après une phase d'évacuation des personnes et de démolition du bien et/ou de suppression des activités, une action volontariste de réimplantation est menée sur le territoire. La réimplantation peut se faire ex nihilo (terrains vierges de toute construction) et/ou par réorganisation urbaine (dans le tissu urbain existant par densification, urbanisation de dents creuses etc.).

Plus récemment, le concept de « recomposition spatiale » est apparu, avec le deuxième programme d'actions 2017-2019 de la stratégie nationale intégrant un axe C « développer les démarches expérimentales sur les territoires littoraux pour faciliter la recomposition spatiale », puis conforté dans la 3^{ème} stratégie nationale par l'action C1 « Accompagner la recomposition spatiale des territoires ». Si l'ambition est inscrite, la méthodologie reste à construire.

Depuis, plusieurs études sur la faisabilité de la recomposition spatiale ont été intégrées dans les programmes d'actions des stratégies locales néo-aquitaines (axe 5 « réduction de la vulnérabilité des

biens et des personnes »). La signature de plusieurs projets partenariaux d'aménagement - PPA Trait de côte¹ a largement favorisé leur lancement.

Pour les deux types de concept, la principale distinction entre la terminologie de repli stratégique et de recomposition spatiale réside dans l'emprise territoriale et le volume d'enjeux à déplacer. Le terme de repli s'applique davantage à un enjeu ou groupes d'enjeux isolés. La recomposition spatiale vise quant à elle le renouvellement urbain et entraîne des mutations urbaines plus profondes, mêlant ainsi la refonte d'enjeux publics et privés massifs, et intégrant *in fine* toutes les composantes structurelles d'une ville telles que la mobilité et les espaces publics.

Le GIP Littoral, dans le cadre de l'actualisation du guide de l'action locale², propose une définition de la recomposition spatiale : « Dans une approche plus globale que le repli stratégique, la recomposition spatiale englobe la **notion d'adaptation et de recomposition urbaine**. Ce processus de réaménagement territorial, mené de manière **concertée et collaborative** avec les **acteurs locaux**, prend en compte **un horizon temporel étendu, un volume d'enjeux et une emprise territoriale** plus large tout en assurant une gestion équilibrée et durable de l'espace. »

Le sujet de la « réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes », de par sa complexité dans son approche territoriale et sociétale, nécessite de s'attarder sur la manière dont chaque projet a été défini selon le contexte local (géographique, politique, acceptabilité sociale) pour identifier les freins et leviers à la mise en œuvre d'actions de réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes.

La présente note technique « Retour d'expériences sur les actions de réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes face à l'érosion côtière en Nouvelle-Aquitaine » présente les actions étudiées ou menées depuis 2013 dans la région, classées en fonction des concepts définis dans l'introduction. L'objectif est de pouvoir capitaliser sur les réussites, les difficultés, les points de blocages, les préalables au bon déroulement d'action, pour d'autres territoires qui se lanceraient dans des réflexions et/ou actions similaires. Elle ne vise pas un objectif d'exhaustivité, mais propose des informations ciblées représentatives par type de projets.

1 Outil contractuel mobilisable par les collectivités territoriales pour faciliter l'émergence d'opérations d'aménagement avec le concours de l'État.

2 Le Guide de l'action locale est un des documents socles de la stratégie régionale de gestion de la bande côtière. Il vise à fournir aux collectivités un ensemble de méthodes communes, pour développer de façon similaire et localement des stratégies locales de gestion de la bande côtière. Un document actualisé sera disponible en 2026.

1 | Le repli stratégique

1.1 La suppression

1.1.1 | La suppression d'un bien privé à usage d'habitation : l'immeuble « Le Signal » à Soulac-sur-Mer

Porteur : Etat avec comme opérateur la Communauté de Communes Médoc Atlantique (CCMA)
Etat d'avancement : Opération finalisée en 2024
Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière
Coût global de l'opération : 7M€ - acquisition des biens + 1M€ - démolition et désamiantage + 0.3M€ - renaturation

Construit en 1967, l'immeuble « le Signal » se situait sur le front de mer de Soulac-sur-Mer et regroupait 75 propriétaires, lorsqu'il a fait l'objet d'un arrêté d'interdiction définitive d'occupation le 24 janvier 2014, suite aux tempêtes hivernales qui ont fortement érodé le littoral néo-aquitain. Entre 2014 et 2018, les copropriétaires vont s'engager dans une longue procédure judiciaire pour tenter de faire reconnaître l'érosion dunaire comme un risque naturel ouvrant droit à indemnisation éligible au fonds Barnier. En 2018, les propriétaires ont alors entamé une action juridique pour être indemnisés. Après un refus en Conseil d'Etat, considérant l'érosion des côtes sableuses comme un « phénomène prévisible, certain, progressif et irrémédiable », l'indemnisation des biens qui y sont exposés n'a pas pu être possible au titre du fonds Barnier.

Cependant, plusieurs parlementaires locaux saisis par les propriétaires, ont souhaité appuyer leur demande et ont ainsi ouvert la voie pour une possible indemnisation. Un amendement à la loi de finances de 2019 a d'abord permis de réserver une enveloppe de 7 millions d'euros pour cette indemnisation mais il a fallu attendre la troisième loi de finances rectificative du 30 juillet 2020³ pour lui apporter une base légale, à travers l'article 64 de la loi (cf. note de bas de page). Ce texte prévoyait ainsi que les copropriétaires du Signal pouvaient prétendre à une indemnisation en compensation des préjudices résultant de la perte d'usage de leur bien depuis l'arrêté municipal portant ordre d'évacuation et interdiction définitive d'occupation.

A l'issue, un protocole a été signé le 6 novembre 2020 à la préfecture de Nouvelle-Aquitaine entre l'Etat, la mairie de Soulac-sur-Mer et la CCMA pour permettre l'indemnisation à hauteur de 70% de la valeur vénale d'origine⁴ des 75 copropriétaires du Signal. Le versement de cette indemnisation devait à la fois être demandé avant le 31 décembre 2021 par les propriétaires et était soumis à deux conditions :

³ « Les propriétaires de lots de la copropriété « Le Signal », sise 2, boulevard du Front-de-Mer à Soulac-sur-Mer (Gironde), visée par un arrêté municipal portant ordre d'évacuation et d'interdiction définitive d'occupation en raison des risques d'effondrement engendrés par le recul du trait de côte, peuvent prétendre à une indemnisation en compensation des préjudices résultant de la perte d'usage de leur bien en tant que résidence principale ou secondaire. Cette indemnité est prise en charge par l'Etat à hauteur de 70 % de la valeur vénale, déterminée abstraction faite du risque d'effondrement, du bien concerné. Le versement de l'indemnité aux propriétaires concernés, qui doit être demandé avant le 31 décembre 2021, est conditionné : 1° Au transfert de la propriété du bien à une personne publique identifiée en accord avec le représentant de l'Etat dans le département ; 2° A la renonciation de la part des propriétaires à toute demande indemnitaire en lien avec ce bien, et faisant l'objet d'un contentieux en cours ou futur. » **Source : Légifrance – Article 64 Loi de finances rectificatives pour 2020**

⁴ Les négociations ont été conduites sous l'égide de Maître Corinne LEPAGE et tenait compte de la part de responsabilité supportés par les copropriétaires dans la perte de jouissance soit 30 %.

- le transfert de la propriété de l'immeuble à la CCMA qui s'engageait en contrepartie à acheter chacun des biens à l'euro symbolique, à démolir l'immeuble et à réaliser un projet d'aménagement d'ensemble de renaturation du littoral.
- la renonciation de la part des propriétaires à toute demande indemnitaire en lien avec ce bien, et faisant l'objet d'un contentieux en cours ou futur.



Avant/après la suppression de l'immeuble « Le Signal », 2023 @CCMA

Le caractère exceptionnel de cette indemnisation se retrouve dans les travaux parlementaires et se traduit par le fait d'avoir voté un dispositif légal applicable au seul cas du Signal et non reproductible pour d'éventuels biens privés menacés dans un futur proche par l'érosion. Une fois l'indemnisation de l'ensemble des propriétaires acquise, des travaux de désamiantage puis de démolition et d'évacuation des déblais de l'immeuble le « Signal » ont pu être réalisés, avec une enveloppe financière de 1 million d'euros mobilisé par l'Etat. En suivant dans le cadre de la stratégie locale de gestion de la bande côtière Nord Médoc - 2^{ème} génération, la CCMA a engagé des actions de renaturation des milieux dunaires à hauteur de 316 000 euros co-financés par l'Europe (60%) et la Région Nouvelle-Aquitaine (20%).



Zone renaturée à l'ancien emplacement de l'immeuble « Le Signal » 2024 @GIP Littoral-Rawmer

1.1.2 La suppression des biens privés de 1^{ère} ligne (Villas Jumelles et Grand Hôtel de la Plage) à Biscarrosse Plage

Porteur : Communauté de Communes des Grands Lacs (CCGL)

Etat d'avancement : Opération en cours

Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière (dispositifs complémentaires : aménagement durable des stations - ADS et projet partenarial d'aménagement - PPA)

La stratégie locale de Biscarrosse, portée par la CCGL, définit depuis 2018 les orientations de la collectivité en matière de gestion du trait de côte. Elle a acté la mise en œuvre d'une lutte active souple (rechargements en sable), couplée à un accompagnement des processus naturels et un projet de repli stratégique pour les 4 bâtiments menacés à court terme sur le front de mer de la station, et ne pouvant être protégés de façon durable (« les villas jumelles », le Grand Hôtel de la Plage et le restaurant « la Playa »). On peut considérer que sans la politique de rechargement validée dans le cadre de la SLGBC, même si son objet principal est celui de permettre un accueil balnéaire optimal, les bâtiments se seraient déjà effondrés sur la plage. Précisons également que les Villas Jumelles font l'objet d'un arrêté d'évacuation temporaire depuis mars 2024, qui a déjà été prolongé à deux reprises. Cela pose la question de la décote à appliquer à la valeur ces biens et de la prise en compte des coûts engagés jusque-là pour les préserver.



Villas et Hôtel menacés par le recul du trait de côte à Biscarrosse @2024 GIP Littoral

Dans le cadre du 1^{er} programme d'actions de la stratégie locale de gestion de la bande côtière, sous maîtrise d'ouvrage déléguée au GIP Littoral pour l'axe 5, une étude de faisabilité du repli stratégique, a été lancée en 2019, avec pour objectif initial de définir le programme d'une opération de repli stratégique du Grand Hôtel de la Plage (Hôtel 4* + restaurant) et des 2 résidences « les villas jumelles » (2 copropriétés contenant 22 appartements), exposés à un risque fort d'érosion côtière. Le 4^{ème} bâtiment est un restaurant situé sur un foncier communal et disposant d'un bail commercial.

L'objectif de l'étude était de préciser les conditions techniques, financières et juridiques permettant la mise en œuvre d'une opération d'aménagement globale. Cette opération comportait alors plusieurs volets : d'une part l'acquisition et la démolition des 3 bâtiments privés, et d'autre part la réimplantation sur le territoire d'équipements pouvant assurer les mêmes fonctions, afin de mettre en place un transfert et des transactions amiables entre les acteurs publics et privés, en l'absence d'outils et de financements dédiés à l'expropriation pour des biens exposés au risque d'érosion côtière sur les côtes sableuses. Les

conclusions de l'expérimentation finalisée en 2022 ont montré à la fois que l'acceptation d'une transaction par les propriétaires était très délicate à mener tant que l'on ne disposait pas d'une enveloppe de fonds publics pour engager les négociations, et que la suppression de ces biens par indemnisation sans réimplantation semblait être la voie à envisager, à minima pour les 2 copropriétés (à usage de résidences secondaires pour leur très grande majorité).

Dans le cadre de la stratégie locale 2ème génération (2022-2027), le programme d'actions flèche de nouveau l'objectif d'établir le repli des bâtis, techniquement et financièrement. La CCGL, en lien étroit avec la commune a lancé deux études géotechniques, l'une sur la stabilité structurelle des bâtiments, l'autre sur le cordon dunaire afin de définir le risque et de caractériser les critères pouvant créer des déstabilisations pour les bâtiments. Ces éléments viennent nourrir les arrêtés d'évacuation pris depuis le 11 mars 2024. Une mission d'évaluation des biens est également engagée pour permettre d'apprécier la valeur des biens et donc affiner les coûts d'acquisitions. Cette mission prend appui sur les enseignements de l'étude sur les éléments géotechniques et sondages, et devra permettre d'apprécier le niveau de décote à appliquer.

L'étape de suppression est une étape nécessaire pour la mise en œuvre de la plupart des actions fléchées dans la feuille de route pour le réaménagement et la renaturation du front de mer de Biscarrosse issus de sa réflexion dans le cadre de la démarche ADS. En attendant l'organisation de ce repli, le projet de réaménagement se met progressivement en place avec le reprofilage complet du cordon dunaire au Nord de la station (réalisé entre décembre 2024 et mars 2025) pour mieux contrôler durablement la dynamique éolienne du site, en abaissant le profil au vent et le plateau dunaire, et en réorganisant la circulation et l'accueil sur le site (750 000€ co-financés par le FEDER, l'Etat - Fonds Vert, AFITF⁵, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département des Landes, la CCGL et la Commune). Ce reprofilage a permis par ailleurs de disposer d'un volume estimé à 135 000m³, pour le rechargement des plages dans le cadre de la stratégie locale. Les travaux de réaménagement et de renaturation du front de mer se poursuivent jusqu'à l'été 2026 avec la suppression du rond-point nord et la relocalisation des autorisations d'occupations temporaires (AOT) etc. Toutes ces actions qui visent à la renaturation du front de mer de Biscarrosse sont aujourd'hui inscrites dans un PPA signé avec l'Etat en novembre 2025 qui prévoit une intervention du Fonds Vert Recul du trait de côte à hauteur de 1 556 000 €.



*Secteur Nord du Front de mer de Biscarrosse : opération de reprofilage et réaménagement de la Plage Nord engagé en 2024
@CCGL*

⁵ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

1.2 Le déplacement

1.2.1 Le déplacement d'un équipement public : les postes de secours mobile en bois de 2^{ème} génération implantés sur le littoral régional

Porteur du projet : Communes littorales (Saint-Jean-de-Luz, Lège-Cap-Ferret, Ondres, etc.)
Etat d'avancement : Réalisations opérationnelles depuis 2022
Cadre : Aménagement durable des Plages, Stratégies locales de gestion de la bande côtière
Coût de l'opération : selon projet et superficie (2100 à 2300 € du m² pour la construction)

À la suite des tempêtes 2013/2014, l'érosion du littoral, associée à des événements ponctuels, a entraîné des situations à risque pour plusieurs postes de secours. Le GIP Littoral a été mobilisé par ses membres pour étudier la faisabilité d'un nouveau type de bâtiment associant mobilité et construction en pin maritime des Landes. Un 1^{er} référentiel technique a été produit et a permis d'équiper plusieurs plages d'un poste de secours de 1^{ère} génération construit en panneaux CLT (Cross Laminated Timber, bois massif lamellé croisé contrecollés), déplaçable par une grue. Plusieurs plages ont alors été équipées d'un poste de secours de 1^{ère} génération :

- Plage sud de Biscarrosse (prototype installé en 2016).
- Plages des Casernes et du Penon à Seignosse, plage centrale d'Hendaye, plage du Pavillon Royal à Bidart, ainsi que le site du Gressier au Porge (pour un usage de gendarmerie saisonnière) entre 2017 et 2019.

Ces postes de secours nécessitaient obligatoirement l'usage d'une grue pour être déplacés. C'est pourquoi le recours au pin maritime et à la construction en panneaux CLT, permettant de résister aux efforts lors du levage à la grue, ont constitué un point commun à l'ensemble de ces postes de secours de 1^{ère} génération. Le bilan réalisé en 2019 a mis en avant que d'autres solutions devaient être recherchées pour un déplacement plus facile et moins onéreux. Depuis 2022, plusieurs collectivités ont relancé des consultations pour identifier des solutions plus mobiles avec toujours la même ambition d'une construction bois durable. A ce jour, les solutions retenues ont permis de se projeter sur des modules plus petits, moins lourds, permettant un déplacement avec des solutions de type tracteur et pelle chenille.

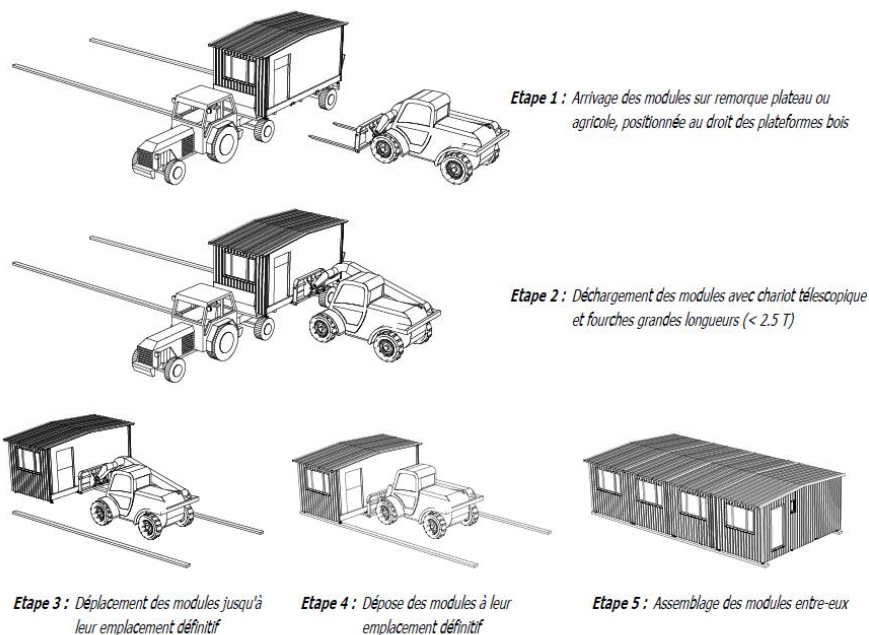
Site	Date installation	Commentaires / spécificités
Ondres	Saison 2023	4 modules formant un poste de secours (pas de stockage) Accessibilité sur une voie en béton Bâtiment laissé à l'année et repositionnable en arrière selon recul du trait de côte
Lège-Cap-Ferret	Saison 2024	4 modules formant le poste de secours + 1 module pour le stockage + 1 vigie de 5m ² Accessibilité par long chemin sable à travers dune Bâtiment laissé à l'année et repositionnable en arrière selon recul du trait de côte
La Teste-de-Buch	Saison 2024	3 modules formant le poste de secours + 1 module pour le stockage Accessibilité par long chemin sable à travers dune Bâtiment déplacé chaque saison

Saint-Jean-de-Luz	Saison 2024	2 modules sur châssis Déplacement par tractage avec véhicule mairie Bâtiment déplacé chaque saison
Hossegor Lac	Saison 2025	1 seul module Bâtiment déplacé chaque saison
Vielle Saint-Girons - La Lette Blanche	Saison 2026 (installation 2025)	3 modules formant le poste de secours + 1 module de stockage Accessibilité par long chemin sable à travers dune Bâtiment laissé à l'année et repositionnable en arrière selon recul du trait de côte
Vielle-Saint-Girons - Saint Girons Plage	Saison 2026 (installation 2025)	4 modules formant le poste de secours + 1 module de stockage Accessibilité par voie en béton Bâtiment laissé à l'année et repositionnable en arrière selon recul du trait de côte

D'autres bâtiments sont en cours de fabrication ou de commandes : Carcans pour sa plage centrale, Hossegor océan : La Gravière et Naturiste, Seignosse : Les Bourdaines. Des échanges avec plusieurs collectivités de Charente-Maritime ont également été engagées.

Parmi les éléments techniques, on peut retenir :

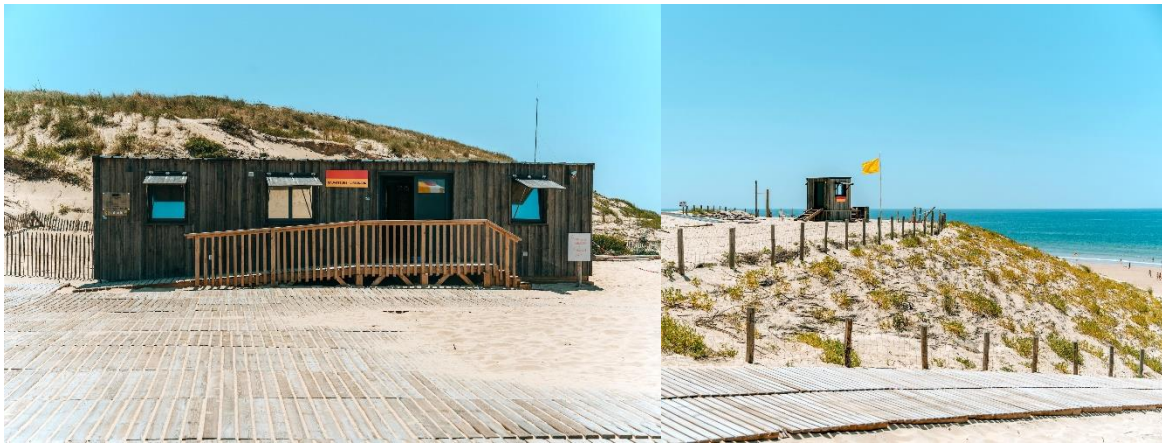
- Un système de calage ne nécessitant aucune fondation, puisque les modules sont soit posés sur des longrines, soit construits sur un châssis.
- Le déplacement s'effectue avec l'aide d'un chargeur (pelle chenille) ou d'un simple véhicule (pour ceux construits sur châssis).
- Plusieurs tailles de module sont possibles : modules de 2.95m*6m et modules de 2.5m*7m.
- Les agencements intérieurs sont pensés pour optimiser les espaces selon le nombre de modules agencés entre eux. A ce jour, il existe des bâtiments de 17 à 90m² selon le nombre de MNS travaillant sur le secteur.



À noter que tous les postes de secours ne sont pas déplacés annuellement, certains restent positionnés à l'année et ne seront déplacés que si le recul du trait de côte le nécessite. Ces bâtiments (qu'ils soient déplacés annuellement ou non) font l'objet d'un permis d'aménager. Les postes de secours de 2^{ème} génération sont déplacés à l'aide d'un chargeur muni d'une fourche. L'avantage est que ce déplacement peut se faire sur de longues sections en sable. Si le recours à un prestataire extérieur est nécessaire, le coût de l'intervention est inférieur à 1000€. Pour les postes montés sur châssis, les collectivités sont totalement autonomes dans le déplacement.



Poste de secours 1 module Plage du Parc à Hossegor @GIP Littoral 2025



Poste de secours Lège Cap Ferret et sa vigie @GIP Littoral 2024



Poste de secours de Saint Jean de Luz sur châssis @GIP Littoral 2024

1.3 La relocalisation

1.3.1 Les opérations de relocalisation à périmètre constant et de suppression de biens privés sur le secteur Sud à Soulac-sur-Mer

Porteur du projet : Privés
 Etat d'avancement : selon projet
 Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière
 Coût de l'opération : selon projet

Sur le secteur Sud de Soulac-sur-Mer, plusieurs opérations ont été conduites ces dernières années :

- la suppression et la relocalisation de bâtiments de la colonie SNCF,
- la suppression de l'ancien centre d'entraînement sportif – propriété « Fétis » et la suppression d'équipements et bâtiments techniques du Ministère des Armées « CROSSA »,
- la suppression d'emplacements des mobil-homes du campings « Les Sables d'Argent ».

Ces opérations conduites par des maitrises d'ouvrage privées ont toutes été accompagnées dans le cadre de la stratégie locale de gestion de la bande côtière animée par la CCMA, qui prévoyait de laisser une bande littorale libre de toute occupation et d'une profondeur de 60 ml pour permettre la respiration naturelle de la plage en tempête. Elles sont présentées ensemble au regard de leur proximité géographique les unes avec les autres et afin d'en tirer un enseignement global.

Elles sont en effet toutes situées dans un secteur identifié comme soumis au risque d'érosion marine à court terme, l'objectif de gestion partagée par la CCMA et la commune était de réduire la vulnérabilité en supprimant les enjeux ponctuels en présence et ainsi recréer une bande tampon littorale libérée pouvant être affectée par des reculs brutaux suite à une succession des tempêtes hivernales, évitant ainsi une destruction et un effondrement de ces bâtis sur le domaine public maritime.



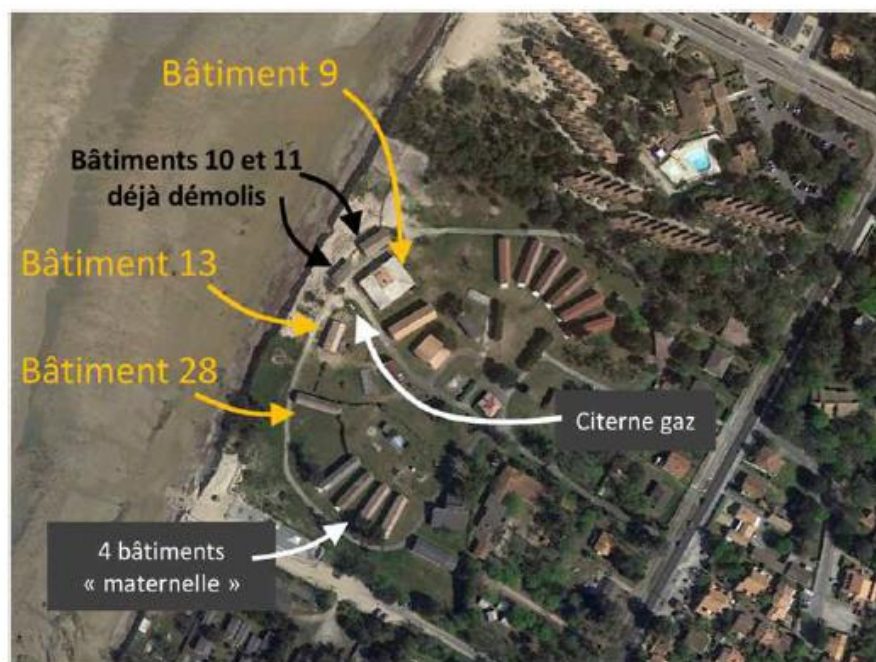
Localisation des différents secteurs @GIP Littoral

1- La suppression et la relocalisation de bâtiments de la colonie SNCF

Porteur : SNCF avec le soutien de la CCMA
Etat d'avancement : Opération terminée en 2023
Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière, appel à projet solutions fondées sur la nature (SfN) du Ministère (2019)
Coût global de l'opération : 328 000€ pour la démolition et la renaturation financé à hauteur de 50% par l'Etat et la SNCF

Construit en 1970, la colonie SNCF est un centre de vacances qui accueille les enfants des salariés de l'entreprise. Situé en front de mer, celui-ci est soumis à l'aléa érosion. En 2019, la capacité d'accueil du site est de 140 enfants pour un total de 180 personnes en comptant l'équipe de direction, les animateurs et les employés de collectivités. Le centre affiche un taux d'occupation de 100 %. Le centre de vacances est ouvert aux enfants de juin à septembre. Le reste de l'année, il ouvre ses portes pour des séminaires ou autres manifestations.

Après les tempêtes de 2013/2014, le responsable technique de la SNCF prend contact avec la CCMA car il s'interroge sur la pertinence de réhabiliter le site et notamment de bâtiments situés en 1ère ligne menacés par le recul du trait de côte. Il souhaite alors connaître les intentions de la CCMA en matière de protection du secteur. La CCMA lui explique l'absence de protection prévue sur le secteur en conformité avec les orientations de la stratégie locale et l'incite à envisager le repli à l'arrière de la parcelle. En 2018, la SNCF est contrainte de démolir deux bâtiments qui menaçaient de s'effondrer (pour un coût total de 80 000€). 2,56 tonnes de matériaux amiantés ont été évacués en centre de traitement.



Vue Google Earth du centre de vacances SNCF de Soulac-sur-Mer en 2019. Bâtiments « maternelle » réhabilités en 2013. Bâtiments 10 et 11 démolis en décembre 2018. Bâtiments 9, 13, 28 et citerne gaz toujours menacés par le recul du trait de côte @Remonterletemps IGN



Période 2000-2005 vs aujourd'hui @Remonterletemps IGN

L'année suivante, en 2019, la CCMA aiguille la SNCF vers l'appel à projet (AAP) « solutions fondées sur la nature (SfN) » du Ministère et l'accompagne dans la rédaction de sa candidature, mais également dans la réalisation des études scientifiques et environnementales nécessaires à la mise en œuvre de cette opération. C'est dans ce cadre que la SNCF engage à l'automne 2023 (soit 4 ans après avoir été lauréat) :

- le désamiantage puis la démolition de 3 bâtiments menacés d'effondrement sur la plage,
- la suppression de 3 dalles béton implantées sur le cordon dunaire (dalles restant des démolitions réalisées en 2018),
- la suppression de l'ensemble des voiries et réseaux divers de première ligne,
- le déplacement d'une citerne gaz sur une zone rétro-littorale,

- des travaux de renaturation des voiries.

En complément, des travaux d'adaptation et d'extension des bâtiments existants en arrière vont également être réalisés pour permettre la relocalisation des fonctions de restauration et de buanderie. L'opération d'un coût global de 328 000€ pour la SNCF a été co-financé à hauteur de 50% par l'Etat dans le cadre de l'appel à projets. En parallèle dès 2018, la CCMA a réalisé des premières actions de rechargement pour laisser du temps à la SNCF de conduire ces opérations : apport de 1 000 m³ de sable (financé par SNCF) et a également réalisé des travaux de renaturation en 2023 sur le cordon dunaire (ganivelle). Ces opérations ont été cofinancées par la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Europe dans le cadre de la stratégie locale de la CCMA.

Les principaux enseignements de l'opération sont les suivants :

- un soutien public qui a permis de conserver l'activité de tourisme social sur place plutôt que sa suppression (la SNCF envisageait la fermeture du centre avant d'être lauréate).
- une opération qui a pu se concrétiser grâce à la bonne compréhension des enjeux de la part des responsables locaux de la SNCF.
- des délais administratifs imposés (diagnostic amiante, études environnementales etc.), pour ce type d'opération qui ont eu un effet de ralentisseur sur la mise en œuvre du projet malgré la dynamique érosive.

Aujourd'hui la colonie est toujours en fonctionnement, les taux d'érosion sur le secteur sont quasiment nuls avec une situation maintenue grâce aux rechargements.

2- La suppression de l'ancien centre d'entraînement sportif Fétis

Porteur : Soulac-sur-Mer, accompagnement technique CCMA

Etat d'avancement : Opération en cours

Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière

Coût global de l'opération : 160 000€ pour l'acquisition + NC pour les travaux de démolition et renaturation, avec des co-financements de l'Europe, de la Région Nouvelle-Aquitaine et de l'Etat

La propriété « Fétis » appartient à une association Sport et Plein Air d'une superficie de 32 000m². Construit dans les années 70, ce centre d'entraînement et de formation de football a été en activité jusqu'en 2005. En période estivale, le centre accueillait des stagiaires et il était notamment le centre de formation du Club d'Auxerre. Le site comprenait des terrains de sport et des bâtiments administratifs, techniques et d'accueil liés à l'activité sportive et éducative. Au moment de l'acquisition du site par la ville en 2016, les bâtiments étaient vétustes (toitures dégradées, bâtiments préfabriqués délabrés etc.). Une parcelle du site était classée en zone rouge du Plan de Prévention des Risques Littoraux et l'autre classée en secteur UE (urbain - équipements sportifs et de loisirs) du Plan Local d'Urbanisme.

L'acquisition a été réalisée par la commune pour un montant de 160 000€ en suivant l'estimation des Domaines qui mentionnait que le bien était évalué « en secteur côtier encombré soumis à recul du trait de côte ». Le désamiantage et la démolition de 15 bâtiments ont été réalisés en 2017.



Avant/après la suppression des 15 bâtiments de la propriété « Fétis », 2013 – 2021 @OCNA

Après leur démolition, la commune a engagé la requalification de la zone avec notamment :

- la relocalisation et l'implantation du skate park sur l'arrière de la parcelle dans le respect de la vocation sportive et récréative de la zone dans le PLU (parcelle classée en UE).
- l'installation du poste de secours de la Plage Sud de Soulac-sur-Mer et du club de surf sur le devant de l'ancienne parcelle Fétis

Une étude de maîtrise d'œuvre puis des travaux pour la valorisation environnementale et paysagère de la propriété « Fétis » sont actuellement fléchés dans le cadre de la stratégie locale 2ème génération (coûts envisagés : 125 000€), ainsi que de nouveaux travaux de désamiantage et de démolition de 2 bâtiments supplémentaires (absence de chiffrage à ce jour).

Deux autres opérations peuvent être mentionnées sur la même zone :

- le démantèlement de l'antenne pour la communication maritime et des équipements (bâtiments techniques militaires) du CROSSA – site du Ministère des Armées. Suite à l'arrêt de l'activité sur ce site, la stratégie locale de gestion de la bande côtière, sous maîtrise d'ouvrage CCMA avait identifié l'action d'acquisition, de désamiantage et de démolition de 4 bâtiments. Faute de maîtrise foncière, la CCMA n'a pas pu réaliser ces actions. En effet, l'acquisition, longue et complexe avec le Ministère des Armées, n'a pas pu aboutir. Si l'antenne a été démontée au préalable, les bâtiments ont fini par tomber sur la plage du fait que les négociations entre la Mairie et le Ministère n'ont pas permis d'aboutir. La zone est aujourd'hui libérée de toute construction.
- l'acquisition par la commune et via l'EPF-NA de la Résidences « Les Naiades » située dans la bande d'aléa érosion côtière 2050. La valeur de la résidence a été estimée à 1.450 M€ en 2024. Cette estimation ne prend pas en compte de décote liée à l'érosion, mais l'objectif de la collectivité est d'en faire l'acquisition pour maîtriser le foncier à long terme. Elle souhaite y proposer des logements pour les travailleurs saisonniers et valoriser ainsi ce bien dans l'attente de sa disparition.

3- Le camping « les Sables d'Argent »

Porteur : Communauté de commune Médoc Atlantique

Etat d'avancement : Opération finalisée en 2019

Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière

Coût de l'opération : 350 000€ pour la suppression de l'enrochement (évacuation et rechargement) + coûts liés à la reconfiguration du camping (non évalués à ce jour).

Le camping « Les Sables d'Argent » a été créé dans les années 1980. Il était situé, à l'époque, à l'arrière d'un large cordon dunaire. Jusqu'à la fin des années 1990, l'érosion ne menaçait pas directement le camping. La disparition progressive du cordon dunaire va cependant exposer très directement la limite littorale de l'établissement.

Vers le milieu des années 1990, le recul du trait de côte a conduit la propriétaire à la construction d'une digue en enrochements au droit du camping. La construction de cette digue en enrochements sur le Domaine Public Maritime (DPM) s'est cependant faite sans les autorisations légales et réglementaires.



*Avant 2004 / Après 2018 la construction de la digue en enrochements au droit du camping « Les Sables d'Argent »
@Google Earth*

En 2018, le Préfet de Région indique par mise en demeure adressée au propriétaire que l'ouvrage au droit du camping est en situation irrégulière sur le domaine public et qu'il doit donc, soit faire l'objet d'une régularisation, soit être supprimé.

La stratégie locale de gestion de la bande côtière ne prévoyant pas la régularisation de l'ouvrage sur ce secteur, la CCMA décide de prendre en charge, en lien étroit avec la commune, le démantèlement de l'ouvrage et son évacuation pour en maîtriser la réalisation. Cette opération, inscrite dans la stratégie locale de gestion de la bande côtière, a été complétée par un diagnostic archéologique et un suivi topographique du secteur afin de pouvoir réaliser le reprofilage de la plage et le transfert des sables dans l'attente d'un possible repli organisé du camping suite à la suppression de la digue en enrochements.

Le coût global de la suppression et l'évacuation de l'enrochement ainsi que l'opération de reprofilage pour le réaligement du trait de côte s'est élevé à 350 000€. La suppression en 2019 de la protection a entraîné la perte de 24 mobil homes, néanmoins le propriétaire du camping a souhaité poursuivre son activité sur le secteur.



Avant 2017 /après 2019 la suppression de l'engrochement situé devant le camping « Les Sables d'Argents » @OCNA

Trois ans après le démantèlement, en 2022, le propriétaire décide mettre en vente son foncier pour un montant de 950 000€. A ce moment-là, la commune et l'EPF préemptent (pour un montant de 750 000€), le propriétaire décide alors de retirer son bien de la vente. Il trouve néanmoins un repreneur pour la gestion de l'établissement. Ce nouveau gestionnaire, conscient de la situation (poursuite de la perte d'emplacement à court – moyen terme et donc disparition de l'exploitation à terme) souhaite étudier différentes solutions pour continuer à exploiter ce site le plus longtemps possible tout en continuant à s'adapter face à l'érosion.

En 2024, dans le cadre de la stratégie locale et du PPA Trait de côte, la CCMA engage une étude sur un nouveau modèle économique de l'établissement, consciente des difficultés qu'elle aura à gérer à très court terme sur ce secteur. Cette étude porte sur un périmètre élargi à celui du camping intégrant 3 parcelles privées (parcelles « Forcet ») et une parcelle communale (le « Ranch »). L'objectif est de proposer des modèles technico-financiers en vue de l'acquisition préventive à l'amiable par la puissance publique des parcelles privées et de proposer un maintien par le redéploiement du camping en rétro-littoral (sur les parcelles privées libérées), permettant de garantir encore pour quelques années les flux touristiques et leurs retombées économique ainsi que les contributions fiscales à la commune et à l'EPCI.

Autres exemples

Ce type d'études sur le modèle économique d'établissement d'hôtellerie de plein air est susceptible d'intéresser plusieurs secteurs : Etablissements situés au Nord de Saint Jean de Luz (en suite de l'étude de recomposition conduite en 2023/2025), Camping du Pavillon Royal à Bidart, etc...

1.3.2 La relocalisation sur périmètre constant d'un bien public touristique : le Golf d'Illbarritz à Bidart

Porteur : Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Zone Illbarritz-Mouriscot (SIAZIM) Etat d'avancement : Opération en cours Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière Coût de l'opération : Travaux estimée 890 000€ HT (relocalisation 3 trous 340 000 € HT + travaux d'irrigation : 550 000 € HT) / MOE en cours financée par la Région N-A et l'Europe
--



Vue aérienne des falaises du Golf d'Illbarritz à Bidart, 2020 @OCNA

Le Centre International d'Entraînement du Golf d'Illbarritz (CIEG) est propriété du Syndicat Intercommunal de la Zone Illbarritz Mouriscot (SIAZIM) réunissant les communes de Biarritz et de Bidart. Il est exploité par la Société des Golfs de Biarritz via un contrat de concession public conclu en avril 2022. Situé sur le territoire de Bidart en limite de Biarritz, le parcours de 9 trous du CIEG, qui complète l'espace circulaire central d'entraînement où l'on retrouve toutes les situations de jeu rencontrées sur un parcours classique, bénéficie d'une situation exceptionnelle avec son implantation en crête de falaise surplombant l'océan Atlantique et offrant une vue panoramique sur la côte basque.

La falaise de près de 30 mètres de hauteur borde ainsi le plateau supérieur du parcours de golf sur une longueur d'environ 150 mètres. Mais cette situation est désormais critique pour les 3 premiers trous au Sud-Ouest du parcours qui sont menacés par l'érosion côtière. Des premières études ont été menées en 2006 et 2009 pour diagnostiquer les phénomènes en cours et proposer des solutions de confortement.

En 2017, le Golf a été fléché comme un secteur particulier dans la stratégie locale de gestion de la bande côtière de la Côte Basque. Si le Golf constitue un enjeu touristique et économique pour les communes de Biarritz et Bidart, la stratégie locale a permis d'arrêter le choix d'un suivi et d'un repli organisé sur ce secteur (sans aucun confortement des falaises). Le golf se situant au carrefour d'espaces naturels remarquables, dont la biodiversité est protégée, la relocalisation des 3 trous est donc à rechercher dans les espaces déjà aménagés du golf, en évitant les zones boisées et celles de landes à bruyère ainsi que la proximité de la falaise (zone « tampon »).

C'est sur cette base que le SIAZIM a missionné en 2025 une équipe de concepteurs pour assurer la maîtrise d'œuvre et le volet règlementaire du projet comprenant l'opération de relocalisation des 3 trous complétée par la réfection du réseau d'irrigation de l'ensemble du parcours. Cette mission se conduit dans le cadre d'un groupement de commandes avec l'exploitant. La maîtrise d'ouvrage a fixé l'enveloppe allouée aux travaux à 890.000 € HT.

1.3.3 La relocalisation– adaptation d’une infrastructure routière : la route de la « Corniche Basque » qui relie Hendaye à Ciboure

Porteurs : Département des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d’Agglomération du Pays Basque (CAPB), Syndicat Mixte des Mobilités Pays Basque (SMPB)

Etat d’avancement : Opération en cours

Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière

La route de la Corniche relie Socoa à Hendaye et supporte entre 9 000 et 16 000 véhicules par jour, elle est fortement menacée par l’érosion.

Dans le cadre de la stratégie locale de gestion du trait de côte de la Côte Basque, adoptée en 2017, la projection de l’évolution du trait de côte à l’horizon 2043 a permis d’identifier les secteurs exposés à l’érosion et de définir les orientations de gestion en fonction des enjeux présents. Concernant la route de la Corniche Basque, le scénario retenu a été celui d’un recul ponctuel et modéré de la voie sur une période de dix ans. Ce choix a été arrêté malgré un contexte réglementaire particulièrement contraignant – bande des 100 mètres, site classé Natura 2000, loi Littoral, etc. – qui impose à la puissance publique de démontrer qu’aucune autre solution n’est possible et que ce recul répond à un impératif de sécurité civile.

Pour le suivi de ce projet, la CAPB a été désignée comme cheffe de file. Un COPIL partenarial institutionnel sous l’égide du président de la CAPB et du Préfet des Pyrénées Atlantiques a été mis en place.

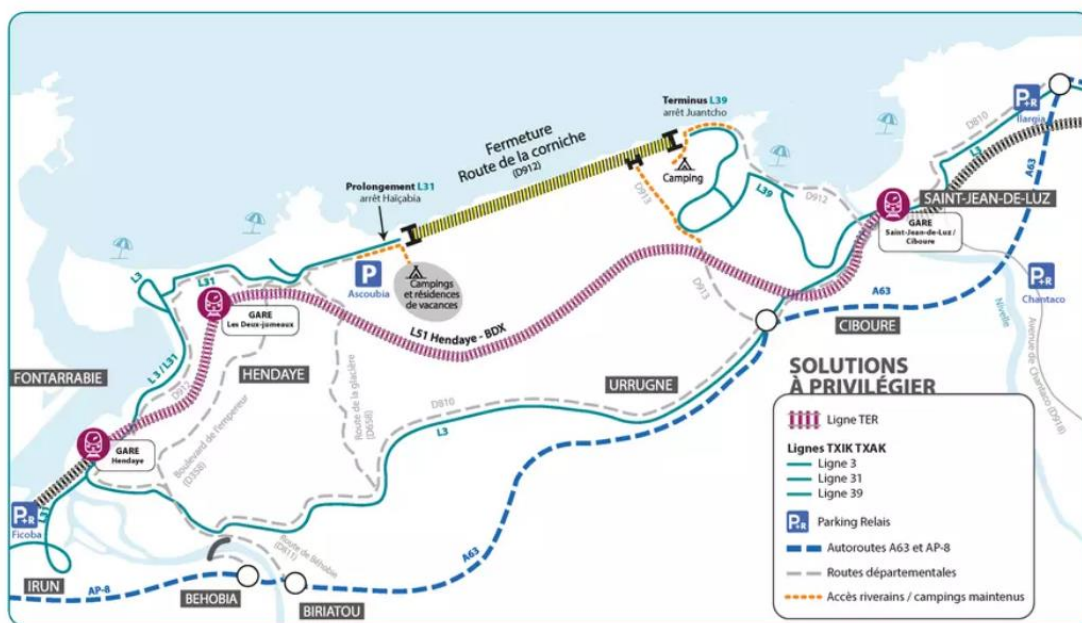


Route de la Corniche basque @OCNA

En 2022, une étude sur la mobilité et l’offre multimodale est engagée par le Syndicat des Mobilités du Pays Basque (SMPB). Elle fait suite à une première réflexion datant de 2013, laquelle soulignait qu’en cas de fermeture de la Corniche, le maintien du même volume de circulation entraînerait d’importants engorgements et des problématiques de sécurité sur les routes secondaires, celles-ci n’étant pas dimensionnées pour absorber de tels flux. L’objectif de l’étude de 2022 était donc de proposer des alternatives de déplacement à horizon 2030, afin de désengorger et de sécuriser le réseau secondaire

en cas de fermeture, temporaire ou préventive, de la Corniche. Douze scénarios multimodaux ont ainsi été modélisés.

Les fermetures préventives réalisées en 2023 et 2024 ont permis de tester ces hypothèses et ont montré que tous les scénarios n'étaient pas réalistes. Une fermeture expérimentale de plusieurs semaines, organisée en mai 2024, a confirmé que le territoire n'était pas encore en capacité d'absorber les flux de circulation dans l'immédiat. Les acteurs et partenaires du territoire ont acté la nécessité de se donner du temps (10 ans) pour mettre en œuvre les alternatives.



Carte de présentation de la fermeture expérimentale réalisée en 2024 @CAPB

A l'issue de comités de pilotage qui se sont tenus en 2023 et 2024, la stratégie adoptée est la suivante :

- Au-delà de 2035 (long terme) : fonctionnement du territoire sans la route de la corniche, avec des mesures mobilité programmées et additionnelles (renforcement de l'offre en transport commun bus et train, sécurisation des axes routiers ...),
- Avant 2035 (moyen terme) : 2 secteurs à distinguer.

Entre Hendaye et la bretelle de Socoa : Recul ponctuel et modéré de la D912

Entre la bretelle de Socoa et le camping Juantcho : Impossibilité technique de recul ponctuel et mise en œuvre d'un plan d'action spécifique

En complément du volet mobilité, le Département des Pyrénées Atlantique a poursuivi les études opérationnelles sur des reculs modérés aux endroits les plus dangereux (reprise du travail mené en 2009 et celui établi dans le cadre de la stratégie en 2017). En appui du BRGM, sous la forme d'une convention de recherche, plusieurs relevés Lidar ont permis d'identifier ces secteurs avec des reculs probables dans les 10 et 30 prochaines années. Ces études étaient nécessaires pour répondre à la demande du Conservatoire du littoral, propriétaire de 2 fonciers sur lesquels le recul est envisagé, d'optimiser le projet en réduisant l'impact autant que possible sur les fonciers. Les études ont permis de réduire par 3 le linéaire impacté par l'érosion pour les 10 prochaines années.

Aujourd'hui, les adaptations prévues du réseau routier concernent 6 sections de reculs ponctuels et modérés, cela représente 0.935km de route à déplacer, correspondant à 22% de l'itinéraire actuel de la Route de la Corniche.

Dans l'ensemble, avec ces nouveaux éléments de projection, l'Etat ne considère plus à ce jour le recul modéré comme la création d'une nouvelle route mais d'un aménagement de la route au titre de la sécurité civile, offrant une souplesse pour monter un dossier de dérogation à la loi littoral et permettre les travaux d'adaptation.

Le travail d'échange entre les collectivités et le conservatoire du littoral ont conduit le Conseil de rivages Centre et Sud Atlantique qui s'est réuni en novembre 2025 à valider le principe de ces reculs de voirie.

En parallèle, par anticipation, des études préalables (4 saisons, etc.) sont menées pour anticiper la mise en place des reculs.

Le calendrier prévoit aujourd'hui la poursuite des études opérationnelles et réglementaires pour la réalisation de travaux en 2028.

Autres exemples

Plusieurs infrastructures routières sont aujourd'hui menacées par le recul du trait de côte. Les réflexions sont à des états d'avancements différents :

- RD102E1 (commune de Vensac) : lancement d'études techniques et d'inventaires naturalistes en 2023 par la CCMA dans le cadre de la stratégie locale.
- RD 25 (commune de La Tremblade) : action de la stratégie locale de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique - CARA et lancement prévue en 2026.
- RD 218 (La Teste) : inscription d'une étude par le Département de la Gironde dans la stratégie locale de La Teste-de-Buch (non lancée).



Route de Vensac @OCNA 2020



Secteur du Galon d'Or sur La Tremblade 2025 @GIP Littoral

1.3.4 La relocalisation – adaptation d’une station d’épuration : la STEP d’Archilua à Saint-Jean-de-Luz

Porteur : CAPB

Etat d’avancement : Opération en cours

Cadre : Stratégie locale de gestion de la bande côtière, PPA trait de côte

Coût de l’opération : 1M € études techniques et réglementaires, 25M€ construction de la nouvelle STEP

Construite au début des années 80 et mise en service en 1984, la station d’épuration d’Archilua a atteint ses limites de capacité et est parfois dépassée notamment en période de fortes pluies. Situé à proximité immédiate de la Croix d’Archilua sous le jardin botanique, cet équipement est également confronté directement à la problématique du recul du trait de côte.

Aussi, la CAPB a voté une relocalisation et une modernisation de la station d’épuration pour répondre aux obligations réglementaires tout en prenant en compte les contraintes démographiques et de préservation de l’environnement.



Vue aérienne de la STEP d’Archilua et du Jardin botanique @OCNA 2021

Il s’agit ainsi de créer un nouvel équipement plus éloigné de la crête de falaise et dimensionné pour répondre aux charges de pollution actuelles et à venir à traiter, liées à l’évolution de l’urbanisation et de la population. La nouvelle station sera dotée d’une capacité d’environ 75 000 Equivalent-Habitants (EH). Son déplacement nécessitera aussi la reconfiguration des réseaux de collecte amont et l’implantation d’un bassin pour le stockage des eaux usées par temps de pluie.

- Le foncier de relocalisation identifié se situe sur une parcelle privée dont la collectivité a fait l’acquisition. Il s’agit du même foncier qui avait été identifié pour le repli de l’hôtellerie de plein air en 2017 dans le cadre de l’étude ADS de Saint-Jean-de-Luz (cf. 2.1). La priorisation de ce foncier pour le projet de STEP a été acté au regard des multiples enjeux auxquels il doit répondre : rendre le système d’assainissement conforme aux nouvelles réglementations.
- faire face au recul du trait de côte en mettant en place une relocalisation du système de traitement des eaux.
- Œuvrer pour la qualité des eaux de baignade tout en investissant pour des infrastructures de qualité.



Au regard de l'importance des enjeux techniques et financiers sur ce dossier et des autorisations réglementaires à obtenir avant la réalisation d'un tel équipement, qui nécessite également des travaux de reconfiguration des réseaux et ouvrages de collecte des effluents, l'opération a été retenue dans le cadre du PPA Trait de côte, signée en 2021 par la CAPB, la commune de Saint-Jean-de-Luz et le Syndicat des Mobilités du Pays Basque (SMPB). Les études ont également été cofinancées par l'Agence de l'Eau Adour Garonne.

A ce jour, plusieurs étapes ont été franchies :

- sélection d'un assistant à maîtrise d'ouvrage pour la relocalisation de la STEP et d'un autre pour la réalisation des dossiers réglementaire : 2022.
- réalisation des études de faisabilité et réglementaires : 2022 – 2024.
- sélection d'un maître d'œuvre pour la reconfiguration des réseaux amont et le renforcement des postes de refoulement : 2023-2026.
- évolution réglementaire du document d'urbanisme pour autoriser l'installation de cet équipement : 2023.
- Notification du marché de travaux : 2025

Une large concertation a également été mise en œuvre par la CAPB dans le cadre de ce projet : <https://station-epuration-archilua.jenparle.net/>

L'opération de relocalisation de la station d'épuration d'Archilua est aujourd'hui estimée à 25M€ HT, les travaux pourraient s'engager à partir de 2026 pour une mise en service en 2028. En parallèle, dans le cadre de l'étude de recomposition conduite sur le secteur (cf. partie 2.1), un projet de renaturation et d'extension du jardin botanique a été élaboré sur la parcelle de la STEP.

Autre exemple

La station d'épuration de la Pointe à Capbreton : réalisation d'une étude de faisabilité sur le devenir de la station d'épuration par le Syndicat d'équipement des communes des Landes (SYDEC) en 2019, lancement d'études techniques complémentaires prévues dans le cadre de la stratégie locale de Capbreton, Labenne et Soorts-Hossegor pour définir un lieu pour la future STEP.

1.3.5 La relocalisation du plan plage de l'Horizon à Lège-Cap-Ferret

Porteur du projet : Commune de Lège-Cap-Ferret

Etat d'avancement : Opération finalisée en 2025

Cadre projet : Stratégie locale de gestion de la bande côtières, Aménagement durable des Plages

Coût du projet : 2,5 M€ HT (MOE, travaux, enfouissement des réseaux, poste de secours), co-financés par l'Europe (Appel à Projets Aménagement Durable des Plages - FEDER 2021-2027), la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Etat (Fonds Vert), le Département de la Gironde, l'Agence de l'Eau Adour Garonne

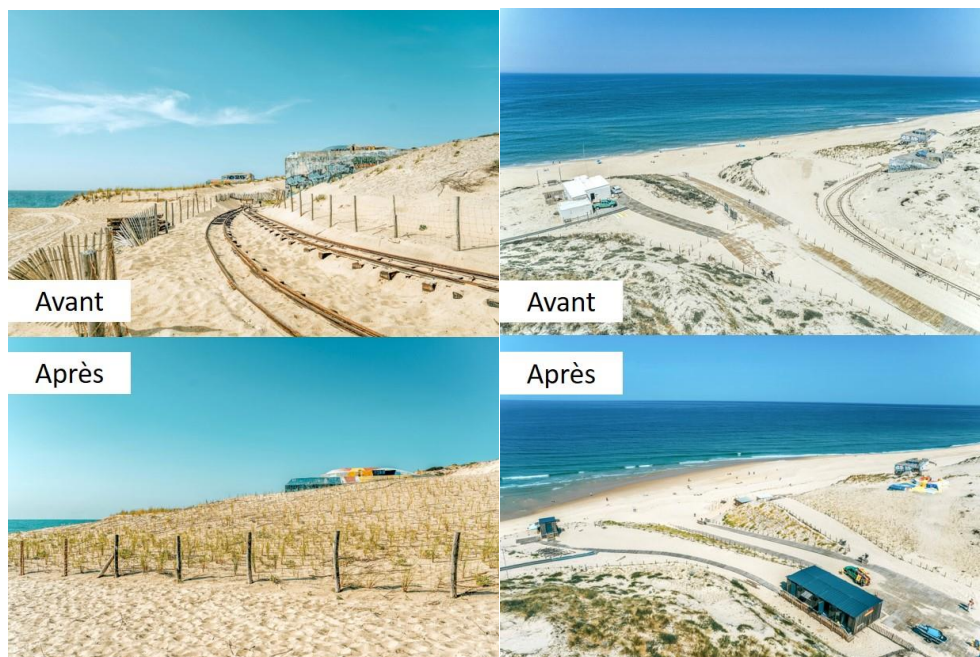
Lien Vidéo Avant – Après du projet : <https://vimeo.com/1105381466?share=copy#t=0>

La commune de Lège-Cap-Ferret, située sur la pointe de la presqu'île du Cap Ferret, est soumise aux phénomènes d'érosion. Ces phénomènes entraînent alors le recul du trait de côte, l'abaissement des plages, l'érosion des dunes et le risque de submersion marine. Juste sur l'hiver 2023/2024, le trait de côte a reculé en moyenne de 15 mètres au droit de la Plage de l'Horizon. Sur ce secteur, la stratégie locale, portée par le Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) a préconisé comme mode de gestion l'accompagnement des processus naturels et le repli stratégique des équipements publics. Le choix est alors fait de porter ce projet dans une opération globale d'aménagement durable de la plage de l'Horizon pour appréhender le site dans sa globalité et assurer l'interface avec le milieu urbain. Fréquentée toute l'année, avec un pic important en période estivale, le projet a poursuivi plusieurs objectifs : sécuriser et réguler les différents flux, désimperméabiliser et végétaliser la zone sur la partie urbaine. La volonté était de créer l'amorce d'une liaison structurante de la Plage de l'Horizon (partie océane) à la Jetée de Bélisaire (partie intérieure du Bassin). Sur la partie dunaire, l'objectif était d'apporter une réponse aux deux équipements publics menacés par le recul du trait de côte : un poste de secours, et la plateforme d'arrivée du petit train.

La relocalisation des équipements publics a été imaginé sur plusieurs pas de temps (projections à 5, 10 et 20 ans) et dans une stratégie « en saut de puce », permettant d'allier adaptation et réactivité, dans le but de conserver la flexibilité dans les temporalités d'aménagement et de s'inscrire dans une logique de moindre impact, notamment concernant le reprofilage dunaire. A ce sujet, c'est l'option d'un terrassement au démarrage des travaux qui a été choisi, permettant de retrouver une pente douce pour la descente à la plage et d'utiliser le sable pour rehausser le niveau d'accès sur le cheminement piéton menant à la plage.

Le poste de secours a été démoli et remplacé par un poste de secours mobile de 2ème génération (cf. partie 1.2) positionné à 50 mètres en arrière complété d'une vigie avancée. Des travaux de protection et de restauration dunaire ont également été réalisés au niveau de la descente à la plage et sur tout l'accès à la plage qui a été réhaussé, afin de limiter l'effet « siffle vent » que génèrent ces larges accès à travers la dune et qui la fragilisent. L'emprise du petit train a été réduite et le recul de la plateforme de 50 mètres a ainsi permis de limiter l'impact sur le milieu dunaire.

Le projet de relocalisation s'accompagne d'un volet plus urbain qui porte le même principe de recul d'une partie des infrastructures et plus particulièrement celles liées à l'automobile. L'entrée du site a été restructurée, et la circulation a désormais été limitée aux riverains et à un accès technique durant la période estivale. Cela a permis de réduire la voirie, effacer son caractère routier, renaturer de larges espaces et aménager des continuités piétonnes et cyclables. Un autre principe d'aménagement fort a été la désimperméabilisation de 1 350 m² de surfaces minéralisées : 70 % du périmètre de l'opération est dorénavant en espace perméable.



Illustrations Avant – Après @GIP Littoral

Les principaux enseignements de l'opération sont les suivants :

- La 1ère réussite du projet n'est pas nécessairement la plus visible : en anticipant le recul du trait de côte, la commune n'a pas eu à gérer la destruction de son poste de secours qui aurait été emporté totalement ou partiellement lors des tempêtes de l'hiver 2023 -2024.
- En allant au-delà du seul recul des équipements publics, le projet global a suscité un enthousiasme politique et technique fort pour sa réalisation.

Autres exemples

Espace Naturel Sensible (ENS) – Plage Erretegia à Bidart : Projet réalisé en 2018 et porté par le Département des Pyrénées-Atlantiques ayant conduit à supprimer un enrochement présent sur le secteur de la plage, la démolition du poste de secours et son repositionnement au sein d'un bâtiment existant et la reconfiguration de toute la descente à la plage et constitution d'une « plage verte ». Ce projet de relocalisation a été conduit dans le cadre d'un programme plus large de renaturation de l'ENS. Le coût de l'opération est de 1.26M€ cofinancé par l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine, le département, la CAPB et la Ville.

Plus d'informations : https://www.youtube.com/watch?v=JKxtB_Bifcc&feature=youtu.be

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

Plages de l'Embellie et du Galon d'Or à La Tremblade (opération en cours) : Projet de renaturation, désimperméabilisation, de protection des milieux naturels et de relocalisation temporaire de la Vélodyssée porté par la CARA dans la continuité du mode de gestion identifié dans le cadre de la stratégie locale et des orientations d'aménagement définies dans la démarche d'Aménagement durable de la station de La Tremblade. Commune lauréate de l'appel à projets national « Solutions fondées sur la nature » fin 2024, et accompagnée financièrement par la Région NA. Etude de MOE en cours. Travaux estimés à 812 000€.



Secteur de l'Embellie 2025 - @GIP Littoral

1.3.6 La relocalisation par anticipation d'enjeux publics : le Plan Plage à Ondres

Porteur du projet : Commune de Ondres.
Etat d'avancement : Opération finalisée en 2023
Cadre projet : Aménagement durable des Plages
Coût du projet : 1,5 M d'euros HT
Financement de l'opération : Europe (REACT-UE), Région Nouvelle-Aquitaine, Etat (FNADT), Département des Landes, Banque des territoires
Lien Vidéo Avant – Après du projet : <https://vimeo.com/953196490>

Lors des tempêtes de l'hiver 2013/2014, le site du plan plage à Ondres, considéré comme relativement stable, va connaître un recul du trait de côte de l'ordre de 8 à 10 mètres au niveau de l'escalier central, entraînant sa destruction. Après des travaux de remise en état du site, et hors périmètre de stratégie locale de gestion de la bande côtière, c'est dans le cadre de la démarche Aménagement durable des plages que les enjeux liés au risque érosion vont être appréhendés à partir de 2021. Dans un contexte de croissance de la fréquentation importante, la commune valide un scénario ambitieux de recul global de son plan plage.

L'objectif principal est d'inscrire le réaménagement du site en anticipant le recul du trait de côte. Outre des aménagements et équipements totalement réversibles, le projet a permis de réserver des espaces mutables, susceptibles d'accueillir demain les activités menacées. Ainsi les 4/5ème du stationnement historiquement positionnés sur un parking en haut de dune ont été déplacés en arrière dans un espace sous couvert forestier situé à moins de 10 minutes à pied. Ce recul, outre le fait d'anticiper le recul du trait de côte répond aussi à une logique de refonte importante des modes d'accès à la plage.

Les travaux réalisés en 2023 pour un montant de 1.5 M€ HT ont été les suivants :

- aménagement d'un parking rétro littoral d'environ 400 places permettant de libérer la plage en reculant le stationnement (préservation et renouvellement du couvert forestier, aménagement d'un espace d'accueil, etc.).
- aménagement de l'avenue du Lac, avec des espaces notamment dédiés aux piétons, cycles, et également véhicules motorisés (voie uniquement technique et bus en été), tout en intégrant une plantation importante du secteur.
- aménagement de la tête de plage comme un espace reconfiguré et dynamique avec de nouveaux services avec une aire de jeux et le 1er poste de secours mobile de 2ème génération.



Avant 2022 – Après 2024 Tête de plage Ondres @GIP Littoral

2 La recomposition spatiale

2.1 L'étude de la faisabilité de la recomposition spatiale à 2050 d'Erromardie à Saint-Jean-de-Luz

Porteur du projet : CAPB et Commune de Saint-Jean-de-Luz

Etat d'avancement : Etude finalisée en 2025

Cadre projet : Stratégie locale de gestion de la bande côtières, Aménagement durable des Stations, Aménagement durable des Plages

Coût du projet : 289 000€ HT financé par l'Etat à hauteur de 70%

Le littoral du nord de la commune de Saint-Jean-de-Luz est constitué d'une succession de falaises et de plages sur un linéaire de 6km entre la Pointe Sainte-Barbe et la plage de Senix. Ce littoral est soumis au risque érosion qui se traduit par le recul du trait de côte, ainsi qu'aux risques submersion marine et inondation plus spécifiquement sur le secteur d'Erromardie.

Avec ses 4 plages surveillées, son sentier du littoral et ses espaces naturels préservés, le littoral nord de Saint-Jean-de-Luz concentre des aménités résidentielles et touristiques en partie menacées par ces risques naturels. Il s'agit de la Station d'épuration, 8 des 15 campings du secteur (soit 13% des emplacements), 8 commerces de bord de mer, de plusieurs rues qui desservent le secteur, du sentier du littoral, des aménagements publics liés à l'accueil sur les plages ainsi que des habitations. La décision de déployer un PPA Trait de côte sur le littoral nord de Saint-Jean-de-Luz a été prise fin 2021 par l'ensemble des partenaires publics pour permettre le repli des enjeux soumis aux risques littoraux. Un des objectifs poursuivis par ce PPA était d'établir un partenariat renforcé avec l'Etat afin de bénéficier d'un accompagnement spécifique pour mener à bien le repli des enjeux dans un contexte réglementaire, financier et foncier très contraint, notamment en permettant des adaptations à la loi Littoral, en référence aux propositions introduites par la loi Climat et résilience du 22 août 2021.

L'étude de recomposition a été engagée dans la continuité de la stratégie locale de 2017 de la Côte Basque et de la démarche Aménagement durable des stations de Saint-Jean-de-Luz en 2018. Elle intègre les premières actions engagées dès 2021 (repli de la Station d'épuration, création des parkings relais, plans plages). Son objectif est de définir, au sein de la frange littorale, les modalités pré-opérationnelles d'un projet de repli des enjeux impactés par les risques littoraux à l'horizon 2050. Le périmètre à l'intérieur duquel le projet est pensé a été défini collégialement par l'ensemble des partenaires publics du PPA. Il couvre 6 kilomètres de littoral depuis la pointe Sainte-Barbe jusqu'à la plage de Senix et s'arrête à la limite entre la Zone Artisanale de Jaldy et l'arrière-pays agricole et forestier, ce dernier constituant le poumon vert de la commune.

Le projet initial s'est construit sur les dispositions annoncées par la Loi Climat et Résilience de 2021 qui a introduit la possibilité d'adaptation de la loi Littoral dans le cadre des PPA « adaptation au recul du trait de côte », notamment la dérogation à l'obligation d'extension en continuité de l'existant pour permettre la réalisation d'opération de recomposition. Cependant, l'ordonnance d'avril 2022 a exclu la bande de 1 km depuis le rivage et les Espaces proches du rivage de la possibilité d'adaptation à la loi Littoral. À Saint-Jean-de-Luz, il n'est donc pas possible de bénéficier d'adaptations à la Loi Littoral, sauf à reculer les enjeux sur l'arrière-pays agricole et forestier, ce qui n'est pas souhaitable. Face à cet écueil, il a toutefois

été décidé de poursuivre la démarche en recherchant des solutions à droit constant, au sein de la frange littorale communale, ce qui limite considérablement les possibilités à faire.



L'étude de recomposition a permis d'envisager un projet à droit constant, ne permettant pas le repli de l'ensemble des emplacements de l'Hôtellerie de Plein Air et des commerces. Si les acteurs conviennent aujourd'hui que le projet nécessitera de repenser les équilibres actuels, le projet territorial reste de maintenir la vocation touristique du littoral nord de Saint-Jean-de-Luz. Deux fonciers mobilisables ont donc été identifiés dans le cadre de l'élaboration des orientations du SCOT Pays Basque Seignanx (approuvé en décembre 2025). Ils permettraient d'accueillir la moitié de l'offre menacée et restent conditionnés à des incertitudes sur le plan réglementaire, sur celui de leur acquisition ou encore de leurs conditions de desserte.

A ce stade, le plan guide pour un littoral résilient propose donc un programme d'actions paysagères, de mobilité, de gestion des risques, de repli des enjeux et d'aménagement durable dont la feuille de route à court, moyen et long termes est déclinée selon 4 secteurs. Plus particulièrement sur le secteur d'Erromardie, le projet prévoit une recomposition en appui :

- sur le déplacement et la reconfiguration d'une partie de l'offre de campings (cf. illustration ci-dessous permettant le repositionnement d'une partie de l'offre de camping au sein du camping municipal).
- la suppression de l'enrochement et la renaturation de la bande côtière pour améliorer la qualité des milieux naturels et des écosystèmes (Grand Isaka, boisements et ripisylve, bande littorale), et des paysages en tendant vers une identité « nature » plus marquée, notamment au sein des campings les plus sensibles.
- la réorganisation des stationnements et des conditions d'accès au site, avec la diversification notamment des moyens de transport, le maintien du sentier du littoral et de la Véloodyssée.

Certains arbitrages devront encore se nourrir de connaissances en cours d'acquisition à la fin de cette étude de recomposition, notamment des études concernant le système d'endiguement d'Erromardie.

L'étude de recomposition pourrait aussi déboucher sur plusieurs actions opérationnelles à un horizon 5 ans :

- la renaturation de la STEP d'Archilua et l'extension du Jardin botanique.
- la création d'une voie verte permettant de relier la zone de Jalday en arrière au littoral.
- la poursuite du réaménagement des secteurs de plage (les travaux d'aménagements transitoires à Erromardie sont programmés pour la fin de l'année 2025, les études de maitrises d'œuvre sur les autres sites à partir de 2026).

L'ambition est d'aménager un littoral résilient réorganisé et géré pour permettre l'accueil des activités économiques et des infrastructures menacées par les risques littoraux.



*Etude de recomposition de Saint-Jean-de-Luz – Réorganisation de l'offre d'hôtellerie de plein air – Horizon 2050
@CAPB*

Autre exemple

L'étude de la faisabilité de la recomposition spatiale à 2100 du littoral de Lacanau (en cours)

Porteur du projet : CCMA (coordinateur), C de Lacanau – GIP Littoral et EPF-NA (co MO)

Etat d'avancement : Etude lancée en 2024 (en cours)

Cadre projet : Stratégie locale de gestion de la bande côtières, Aménagement durable des stations

Coût du projet : 200 000 € HT

Financement de l'opération : 50% par l'Etat, 30% par la CCMA, 10% par la Banque des territoires et 10% Région Nouvelle-Aquitaine

Entre 2012 et 2015, Lacanau a conduit une première réflexion dans le cadre de l'appel à projet national du Ministère sur la faisabilité de la relocalisation. Plus qu'une approche programmatique, susceptible d'être remise en question à l'occasion d'un événement extrême futur, il s'agissait d'une réflexion prospective. Cette démarche a révélé, avec un scénario « au fil de l'eau », qu'à droit constant, la faisabilité de telles hypothèses d'aménagement ne pouvait être établie.

Sur la base de ces enseignements, Lacanau a validé un 1^{er} programme d'action dans le cadre de sa stratégie locale pour la période 2016-2022. Il lui a permis entre autre de disposer d'un règlement d'urbanisme inédit sur tout le périmètre de vulnérabilité (zonage UbL dans le PLU), promouvant un urbanisme réversible pour toute construction nouvelle, autorisant les interventions sur l'existant ne devant pas concourir à augmenter les capacités d'accueil. Dans la continuité de la validation de ce PLU en 2017, Lacanau a engagé une réflexion pour l'aménagement durable de sa station pour une transformation en ville océane, vivante toute l'année, accueillante et résiliente.

La stratégie locale de Lacanau, articulé avec le dispositif ADS, repose donc sur le triptyque suivant :

- Un horizon de court terme pour lequel l'inaction est inenvisageable, reposant sur l'acquisition de données, la sécurité des biens et des personnes et la préparation de l'avenir.
- Un horizon de moyen terme pour lequel la stratégie repose sur le dimensionnement et la construction d'un nouvel ouvrage « 2050 » (devant protéger le front de mer jusqu'à cet horizon) en articulation étroite avec le réaménagement des espaces publics du front de mer.
- Un horizon de long terme (2100), dont la stratégie locale doit rassembler les éléments de faisabilité pour les choix de gestion à long terme (relocalisation ou lutte active dure).

En 2023, la commune de Lacanau, en partenariat étroit avec la CCMA a décidé de poursuivre ces réflexions au sein d'un 2^{ème} programme de sa stratégie locale 2023-2030, dans lequel a été identifié une étude d'actualisation et de faisabilité de la recomposition spatiale du littoral de Lacanau à horizon 2100. Cette étude a été contractualisée au sein du PPA Trait de côte. L'étude lancée en 2023 doit permettre d'approfondir la réflexion prospective engagée depuis 2012 sur plusieurs aspects (actualisation des coûts et de la valeur des biens menacés, approfondissement de la stratégie foncière...) avec une visée opérationnelle.

Les attendus de cette étude sont les suivants :

- Actualiser les diagnostics posés dans le cadre de l'étude de relocalisation 2012-2015 (appel à projet national), puis de l'étude ADS de 2019.
- Actualiser les scénarios de relocalisation issus de l'étude de relocalisation des biens et activités intégrant les invariants et les principales contraintes de faisabilités identifiées pour constituer un plan guide. Construire à l'aide des différents scénarios une approche séquencée

et évolutive de gestion et d'aménagement sur le modèle des « trajectoires d'adaptation » en mettant en évidence les leviers d'action disponibles et à créer entrant dans le processus décisionnel et le montage opérationnel.

- Décliner le projet de relocalisation de manière opérationnelle/capacitaire (modes opératoires et d'interventions possibles) : proposer des éléments graphiques et une description des actions et mesures (formes urbaines etc.) permettant de décliner le document stratégique opérationnellement, financièrement et réglementairement.



Front de mer de Lacanau 2022 @GIP Littoral – Rawmer

3 | Conclusion

Les expériences analysées montrent que les projets actuellement engagés concernent principalement la suppression, le repli ou le déplacement d'équipements publics et d'infrastructures, ainsi que la gestion de situations comportant des biens privés qui demeurent ponctuelles, localisées et au caractère exceptionnel. Les démarches de recomposition spatiale à une échelle plus large, intégrant des biens privés, restent quant à elles au stade des études préalables. Il en ressort que chaque territoire a sa spécificité et ses propres points de blocage (attente de régime dérogatoire à la loi littoral, dispositif de soutien financier pour des acquisitions ...), cela conforte la nécessité de poursuivre les projets au caractère expérimental.

La note comporte également très peu d'exemples sur le territoire de la Charente-Maritime qui s'explique du fait de la fusion des régions et du temps nécessaire d'appropriation des démarches et le lancement de stratégies locales.

La maîtrise foncière apparaît comme une condition essentielle de réussite de toute stratégie d'adaptation au recul du trait de côte. Elle constitue un préalable indispensable à la mobilisation d'outils juridiques adaptés pour sécuriser les procédures et limiter les risques de contentieux. Si la loi Climat et Résilience a introduit plusieurs avancées en ce domaine, certains dispositifs – tels que la décote, le droit de préemption ou le Bail Réel d'Adaptation à l'Erosion Côtière (BRAEC) – nécessitent encore d'être testés, consolidés et clarifiés afin d'en garantir l'efficacité opérationnelle. Le préalable à la mobilisation de ces outils demeure l'inscription dans le décret liste, la réalisation et l'intégration dans les documents de planification des cartes de projection à + 30 ans et + 100 ans. Les territoires concernés en Nouvelle-Aquitaine sont en phase de production ou de validation de ces cartes, mais peu d'entre eux ne les a encore intégrés.

Les biens privés à usage d'habitation : des distinctions à opérer selon les configurations territoriales et la notion d'intérêt général

À ce jour, le seul retour d'expérience opérationnel concerne l'immeuble du Signal, dont le traitement s'est traduit par une suppression de l'immeuble rendue possible par une indemnisation à titre exceptionnelle des propriétaires. À Biscarrosse, une trajectoire similaire semble se dessiner, justifiée notamment par la nature de l'occupation (majoritairement des résidences secondaires), et par une faible demande de relocalisation exprimée par les propriétaires. Ces deux cas demeurent toutefois limités en nombre de biens concernés permettant de se projeter sur des acquisitions à l'amiable. Qu'en sera-t-il lorsqu'il s'agira d'intervenir à l'échelle d'une station entière ? Quelles seront les conditions d'une acquisition préalable à grande échelle ?

Les biens privés à vocation touristique : un accompagnement à périmètre constant à construire

Les retours d'expériences disponibles concernent principalement des colonies de vacances ou des établissements d'hotellerie de plein air (HPA), dont les opérations ont été menées sur un périmètre constant. À l'échelle du littoral régional, plusieurs dizaines de sites sont potentiellement menacés (cf. Étude de sensibilité HPA – GIP Littoral 2022). Cette situation soulève directement la question du modèle économique : la plupart des opérateurs privés choisissent de maintenir leur activité sur site aussi longtemps que possible, tant qu'elle reste rentable, plutôt que d'envisager une relocalisation anticipée qui, sur le plan économique, semble avoir du mal à convaincre.

Il apparaît donc nécessaire d'accompagner ces acteurs à travers des études de réorganisation à périmètre constant, afin de tester des solutions de redéploiement maîtrisées conciliant viabilité économique et résilience territoriale.

Les infrastructures publiques : des projets d'envergure dans les prochaines années

Parallèlement, plusieurs projets de relocalisation d'équipements publics sont en cours, notamment dans le cadre des plans plages, où seules des infrastructures publiques (postes de secours, réseaux, stationnements) sont concernées. Certaines opérations d'envergure sont programmées pour les années à venir également : la station d'épuration d'Archilua à Saint-Jean de Luz sera le premier équipement majeur relocalisé, suivi probablement sur le même territoire par la route de la Corniche. D'autres infrastructures routières se trouvent dans des situations similaires, mais chaque projet se déploie dans un contexte géographique, démographique et économique différent. Les temps d'étude et de concertation restent relativement long avant de se projeter sur une piste opérationnelle.

La recomposition spatiale : un chantier à structurer

La recomposition spatiale, telle que définie dans le Guide de l'action locale, demeure aujourd'hui en phase d'expérimentation. Le premier constat partagé est l'absence d'une méthodologie commune, ce qui souligne la nécessité d'un travail structurant, que le GIP a prévu de conduire à partir de 2026. Un groupe de travail a été mobilisé afin de constituer une boîte à outils des processus engagés, et d'en dresser le bilan à l'issue des premières études.

Sans attendre les résultats des études, on peut d'ores et déjà affirmer que le financement de la recomposition spatiale constituera un enjeu central dans les années à venir. Il s'agira de construire un modèle économique soutenable, capable de rendre acceptable et absorbable les coûts d'aménagement, tout en maintenant les fonctionnalités économiques, environnementales et sociales du littoral.

Sans attendre, ces opérations questionnent dès maintenant la pertinence d'un aménagement transitoire et réversible, dont le concept reste à définir collectivement. Ces approches, déjà amorcées sur plusieurs territoires, doivent encore être mieux cadrées et explicitées :

- Quel niveau d'investissement est acceptable au regard de la durée d'usage prévue ?
- Comment évaluer l'impact de ces aménagements sur les transitions climatiques et sociétales (mobilité décarbonée, végétalisation, évolution des usages) ?
- Comment favoriser l'acceptation sociale des projets grâce à une communication claire sur leur sens et leur temporalité ?

L'approfondissement de la faisabilité réglementaire, opérationnelle et financière de la recomposition spatiale constitue un enjeu majeur des études engagées ces derniers mois. Les bilans à venir devront permettre d'en tirer des enseignements concrets pour la mise en œuvre des politiques publiques futures. Cette trajectoire d'adaptation impliquera des projets d'aménagement repensés à plusieurs horizons temporels – du court au long terme – et une action coordonnée entre acteurs publics et privés. Les expériences récentes démontrent l'importance d'encourager les actions "sans regret", de poursuivre les opérations de repli des infrastructures publiques, tout en développant simultanément les études de recomposition spatiale.

C'est à cette condition que pourra s'engager, de manière progressive et concertée, la transformation résiliente des territoires littoraux face aux évolutions inéluctables du trait de côte et du risque érosion.