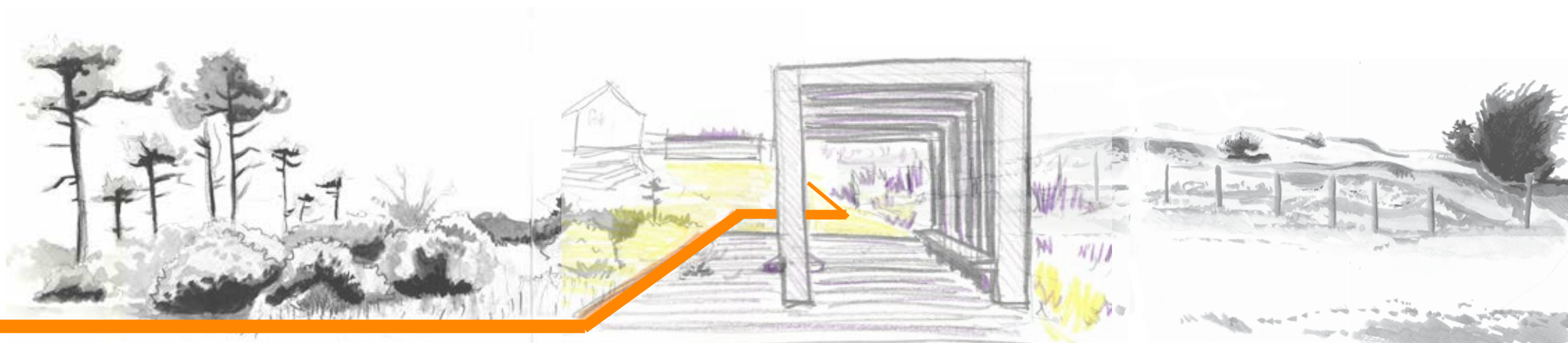


Recherche-Action 2021

LIGNE ÉNERGÉTIQUE À LA BARRE-DE-MONTS ATTERRAGE ÉLECTRIQUE DANS UN PAYSAGE LITTORAL TOURISTIQUE

Chargée de mission : Audrey Boutier

Encadrante : Claire Laubie



PARTENAIRE RTE

Chargée de concertation RTE
Aurore BAILLY

CHARGÉE DE MISSION

Audrey BOUTIER, paysagiste conceptrice DEP

ENCADRANTE

Claire LAUBIE, paysagiste conceptrice DPLG

CHAIRE PAYSAGE ET ÉNERGIE

Bertrand Folléa, responsable de la Chaire
tél : 06 12 19 05 08
b.follea@ecole-paysage.fr / bfollea@gmail.com

Auréline Doreau, cheffe de projet
tél : 01 39 24 62 05
a.doreau@ecole-paysage.fr

<http://www.ecole-paysage.fr>

Introduction

La mission de recherche-action est menée dans le cadre de la Chaire Paysage et Énergie, créée en 2015 entre l'École Nationale Supérieure de Versailles le Ministère de la Transition Énergétique et les entreprises de production, de transport et de distribution d'énergie. Elle intervient sur l'inscription paysagère de la transition énergétique.

La côte Atlantique des Pays de la Loire avec ses côtes exposées aux vents offre un front propice à l'installation d'éoliennes. Le parc éolien des Îles d'Yeu et Noirmoutier est le second parc offshore de la région après celui de Saint-Nazaire et fait l'objet de fortes attentes en termes de développement économique, industriel et énergétique.

Le partenaire RTE, en charge des solutions de raccordement du projet, étudie en amont les capacités d'accueil, identifie les zones les plus propices aux installations et assure la réalisation des travaux. Dans ce contexte, la Chaire Paysage et Énergie a été missionnée pour envisager un aménagement ambitieux de paysage à l'occasion des travaux autour de l'atterrage (jonction entre le réseau en mer et le réseau terrestre souterrain). En effet, celui-ci concerne un milieu sensible de cordons dunaires cristallisant les enjeux énergétiques, paysagers et touristiques.

Ce point d'atterrage est au coeur du projet, mais au-delà, il s'agit aussi de mettre en place la ligne

électrique reliant le parc éolien au poste transformateur de Soullans, en traversant des paysages variés sur plusieurs communes.

Le parc éolien en mer s'inscrit dans la transition énergétique et ce projet doit porter les mêmes aspirations : c'est l'occasion d'agir en adéquation avec les engagements nationaux en matière de croissance verte et les préconisations énoncées dans le Plan Climat Air Énergie du territoire.

La concertation et le dialogue au sein des comités de pilotage ont pris une part significative dans l'élaboration du projet, notamment pour définir les attentes et l'ambition du projet, et les faire grandir.

Sommaire

INTRODUCTION

Comité de pilotage	7
Commande et contexte	8
Démarche en vue de la création d'une esquisse et d'un scénario de projet	10
Partie I / Appropriation du site	11
1.1. Arpentage	12
Arrivée sur le site	13
De loin en loin	14
De proche en proche	16
1.2. Structures paysagères	22
Formation historique	23
Enchaînement et structuration d'un paysage cohérent	24
De la forêt aux terres bocagère par les marais	25
1.3. Séquence paysagère - I. La Barre-de-Monts et son rapport à la plage	26
Sous séquence 1: La plage et les dunes	26
Sous séquence 2: Traverser la forêt domaniale des pays de Monts	28
Sous séquence 3: La Barre-de-Monts/ Fromentine	30
1.4. Séquence paysagère - II. Variations en Marais de Monts	32
Sous séquence 4: Marais saumâtre	32
Sous séquence 5: Marais doux	34
1.5. Séquence paysagère - III. Soullans et les terres	36
Sous séquence 6: Marais bocager	36
Sous séquence 7: Le poste électrique de Soullans	38
1.6. Rappel des enjeux	40
Enjeu écologique et paysager	40
Enjeu climatique	41
Enjeu touristique	42
Enjeu énergétique	44
Synthèse	47
1.7. Plusieurs échelles de projet	48

Partie 2 /	Orientations de projet - esquisser le chemin de l'énergie	49
2.1.	Itinéraire de la production à la distribution	50
	Séquence 1 : La Barre-de-Monts	51
	Séquence 2 : Marais de Monts	52
	Séquence 3 : Entrée dans les terres par Soullans	53
2.2.	Signaux, repères	54
	Des objets paysagers «monuments»	54
	Une signalétique commune	55
2.3.	Monter à la plage - intentions par séquence	56
	Cheminer entre les lignes énergétiques	59
	Le seuil avant le pont	60
	Pique-niquer dans la lisière	61
	Reconquérir les dunes	62
	Entrée de la plage	63
Partie 3 /	Projet - atterrir à la plage de la Grande Côte	65
3.1.	Fonctionnement dans un réseau qui privilégie les mobilités douces	66
3.2.	Esquisses	68
	Moyen terme 2027 : +2/5ans	68
	Long terme 2037 : +10/15ans	69
3.3.	L'arrivée sur le site par séquence	
	Pique-niquer dans la lisière	71
	Reconquête des dunes	73
	L'entrée de la plage	74
	Accueil du public et révélation de la ligne énergétique	75
	Arrivée sur la plage: storyboard	78
	Approfondir et décliner	81
3.4.	Points de vigilance et préconisations	82
	Pistes de financement	83
	Calendrier des travaux	84
	Conclusion	85
	Annexe et sources	87

COMITÉ DE PILOTAGE

RTE

MME AURORE BAILLY
Chargée de mission concertation pour RTE

MME ÉMILIE CARDON
Chargée de missions RSE Biodiversité & Paysage chez RTE

M. JEAN-FRANCOIS CASSARD

Responsable local du projet de raccordement électrique du futur parc éolien offshore des Îles Yeux et Noirmoutier pour RTE

CHAIRE PAYSAGE ET ÉNERGIE - ENSP

MME AURÉLINE DOREAU
Cheffe de projet à la Chaire Paysage et Énergie, ENSP

MME CLAIRE LAUBIE
Paysagiste-conceptrice, enseignante vacataire accompagnatrice de la mission, ENSP

MME AUDREY BOUTIER
Paysagiste-conceptrice, chargée de mission

MAIRIE DE LA BARRE-DE-MONTS

M. PASCAL DENIS
Maire de la Barre-de-Monts

M. LANDAIS
Adjoint aux travaux à la mairie

MME SANDRA GAUVRIT
Adjointe en charge de l'environnement

COMMUNAUTÉ DE COMMUNE OCÉAN-MARAIS DE MONTS

M. FRÉDÉRIC BOUCHET
Chef du Pôle Aménagement, Environnement et Ressources techniques à la Communauté de Commune Océan-Marais de Monts

CAUE DE LA VENDÉE (85)

MME GAÉTANE DE LA FORGE
Paysagiste

ONF

M. GUILLAUME SIMON
Responsable local à l'ONF

ÉCOLE DE CHAR À VOILE

M. NICOLAS MILLET
Responsable de l'école de char à voile



RAPPEL DE LA COMMANDE ET DE SON CONTEXTE

Le plan de développement des énergies renouvelables en France prévoit l'installation de plusieurs parcs éoliens en mer.

En juin 2014, la société EMYN (Éoliennes en Mer Îles d'Yeu et de Noirmoutier) a été lauréate de l'appel d'offres pour la construction et l'exploitation du parc au large des Îles d'Yeu et de Noirmoutier soit 72 éoliennes de 200 mètres de haut.

La charge du raccordement électrique revient à RTE (Réseau de Transport d'Électricité). Il comprend la construction de tous les ouvrages relatifs au transport de l'électricité, notamment:

- La liaison sous-marine (2 circuits de 22 5000 Volts sur 27km);
- La chambre de jonction à l'atterrage positionnée à l'entrée de la plage de la Barre-de-Monts;
- La liaison souterraine de la Barre-de-Monts à Soullans (2 circuits de 225 000 Volts sur 29km);
- Un poste de compensation intermédiaire au Gué-au-Roux, raccordé au poste électrique de Soullans.

Le raccordement va occasionner des travaux importants, notamment sur le secteur de la plage de la Grande Côte à la Barre-de-Monts où a lieu la jonction entre le réseau sous-marin et le réseau souterrain. Ces travaux sont l'opportunité de repenser l'aménagement et l'identité de ce site : le parking qui existe aujourd'hui n'est pas en harmonie avec les composantes naturelles du lieu, les éléments d'aménagement sont vieillissants et ne donnent pas satisfaction.

À ce titre, dans le cadre du partenariat RTE-ENSPV, la Chaire Paysage et Énergie a été sollicitée pour mener une étude de recherche-action afin de proposer un scénario de transformation du site qui intègre l'enjeu énergétique aux enjeux de requalification paysagère du site et d'accueil touristique.

CALENDRIER DES TRAVAUX RTE

RTE a programmé trois ans de travaux qui seront organisés en deux temps :

- une première phase de création de la chambre d'atterrage
- une seconde phase d'installation et jonction des câbles.

La mise en service est programmée pour 2025.



Coupe de principe du réseau (source: RTE)



DÉMARCHE EN VUE D'UNE ESQUISSE ET D'UN SCÉNARIO DE PROJET

Après avoir pris connaissance de la commande et des modalités de la mission, j'ai réalisé un premier arpentage d'exploration pour découvrir le terrain et ses spécificités de façon sensible. Il a été directement suivi par une première rencontre en comité de pilotage.

Il s'agit d'aborder le territoire d'un oeil neuf et curieux, en le pratiquant et en rencontrant les acteurs du territoire qui en ont la connaissance et l'expérience avant d'entamer une analyse cartographique et fonctionnelle.

Cette première approche du territoire est importante, car elle fait apparaître des intuitions sur la direction du projet, qui sont fondatrices pour la suite. Elle est suivie d'une seconde phase d'analyse et de questionnements, faite notamment d'allers et retours sur site. Le parti pris et les fondements du projet s'y établissent.

Les discussions en CoPil sont au coeur du projet : les acteurs locaux ont chacun une vision - parfois très précise - pour l'avenir de leur territoire et ces visions orientent les décisions dans l'élaboration du scénario de projet.

La troisième phase confronte les esquisses avec leurs avis et idées pour faire des choix, puis approfondir le projet et arriver à l'objectif attendu : la réalisation d'une esquisse.

Parmi tous les outils graphiques utilisés - le plan, la maquette, le croquis, la 3D - l'outil majeur de recherche et de construction est ici la coupe. À la fois technique et sensible, elle permet de prendre la mesure des emprises à disposition et de les équilibrer avec précision tout en donnant une idée des ambiances qui seront créées.

01.

Appropriation du site et compréhension
des usages

I.I. ARPENTAGE

12h00 - Dans le bus

*Toujours en car, mais déjà dans l'eau !
La traversée du Pays de Gois sur les routes
départementales tague sévère.
Visuellement : à bâbord comme à tribord la ligne
d'horizon oscille sur les champs.
Ressenti : mal de mer.*

14h00 - Fromentine

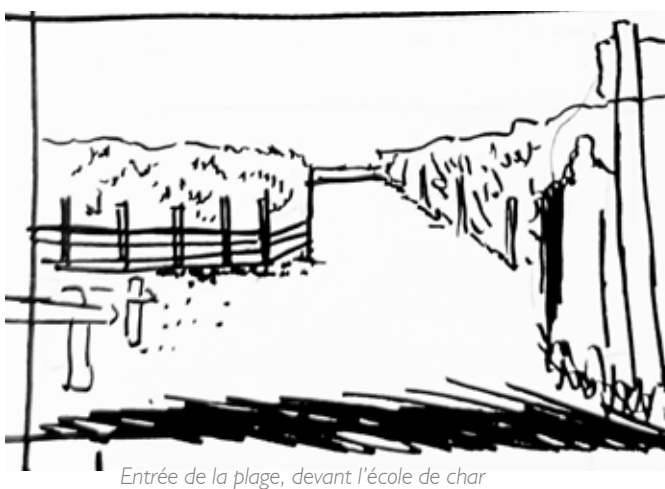
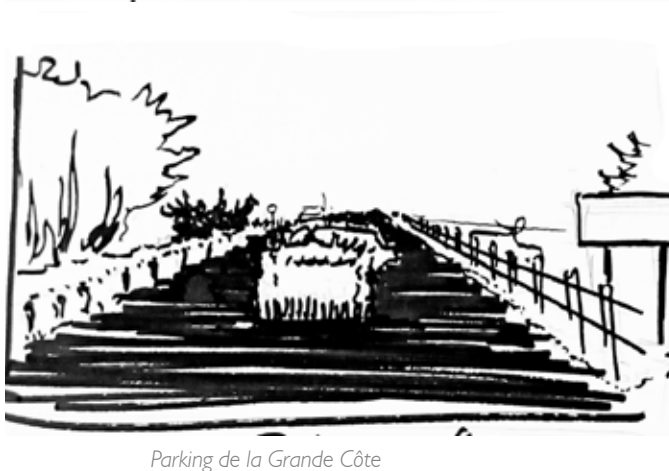
*Le vent fait claquer les drapeaux,
grincer les pins,
chuchoter les herbes hautes
et cliqueter les mâts des bateaux;
Il fait siffler le pont percé - flûte gigantesque en béton
armé.
Il fait mousser les vagues, danser les grains de sable,
onduler les graminées,
il décoiffe les pins, qui du coup, poussent penchés.
Au programme : char à voile, voilier et cerf-volant.
On le sent, on le voit, on l'entend et on s'en amuse.*

15h30 - Route de la Grande Côte

*La plage elle se mérite.
La langue noire de la route semble se dérouler à
l'infinie.
Elle tranche à la perpendiculaire dans tous les
paysages
Avec en ligne de mire : vite vite, la plage !
Sur la droite : parking
Sur la gauche : parking
Droit devant : rond-point puis reparking
Parking créneau, parking camping
Parking épi, parking parking planté
Parking un peu caché, parking
Parking parking parking
Déclinaison de parkings
Suprématie automobile*

I.1. ARPENTAGE

ARRIVÉE SUR LA ROUTE DE LA GRANDE CÔTE - STORY BOARD



Une route omniprésente et une saturation de parking de part et d'autre de la voie qui met à distance les espaces naturels des paysages traversés. Toute l'attention est concentrée sur le point d'arrivée: l'entrée de la plage.

I.I. ARPENTAGE DE LOIN EN LOIN



Vues depuis la plage de Fromentine



Plage de la Grande Côte



Plage de la Grande Côte à marée basse (x3)



Vues de la voie verte - Pointe de la Fosse



Marais de Monts (lieu dit 'les Gats')

Les éléments verticaux tranchent sur ces horizons, et leur répétition crée des motifs familiers. Ils peuvent même servir de point de repère, de guides.



Le brise-lame - Vue depuis le sud du parking de Fromentine



Des objets énergétiques encadrent et accentuent la perspective dans la baie de Bourgneuf - Vue depuis le sud de l'île de Noirmoutier - Vue depuis la pointe de la fosse



DE PROCHE EN PROCHE



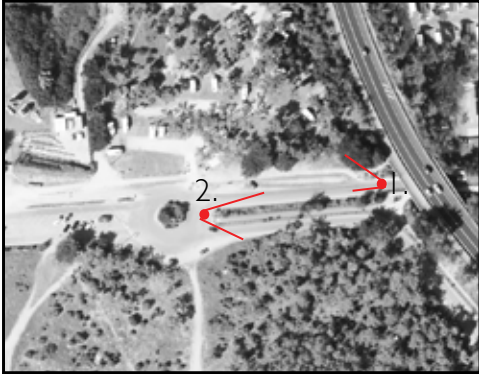
Route de la Grande Côte - accès à la Forêt Domaniale - angle sud-est du camping Campéole de la Grande Côte



Localisation : route de la Grande Côte - avant le camping Campéole

Sur la route de la Grande Côte, l'emprise de la route et du stationnement crée une faille dans le boisement: on ne ressent pas l'ambiance forêt.

Les éléments de protection sont abondants, ce qui contribue à mettre une distance avec l'environnement forestier.



Localisation : Route de la Grande Côte - à l'ouest du pont de Noirmoutier

La voie vélo est centrale, mais pas prioritaire : elle est coincée entre deux voies de circulation automobile et donc abondamment entourée de barrières protectrices, elle s'arrête nette sur le rond-point central.

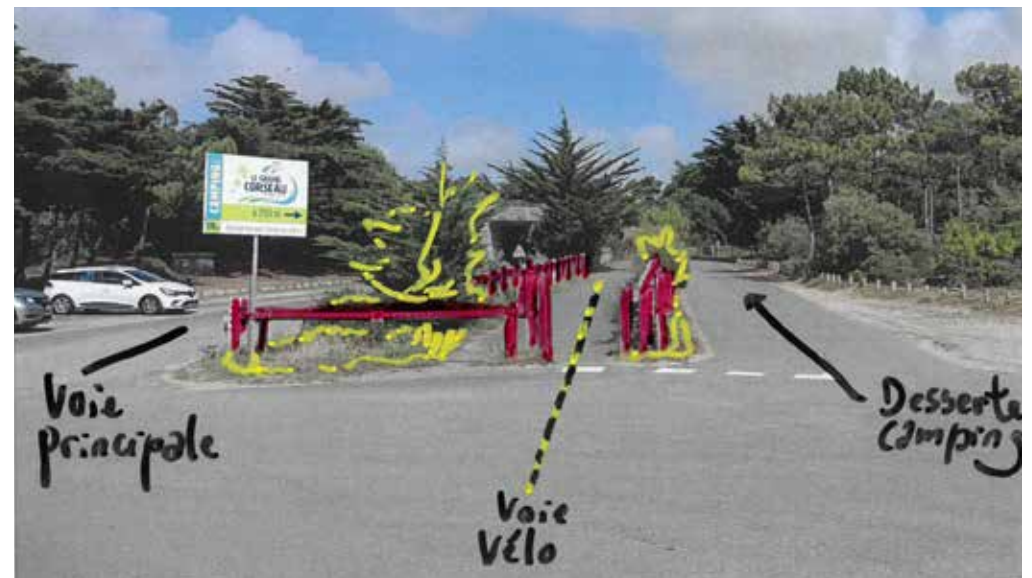
Le cycliste n'a plus d'espace dédié à partir de ce point.

Les haies sont intéressantes, mais ne se suffisent pas à elles-mêmes, car trop timides.

Les dispositifs défensifs tels que les bornes et les barrières ainsi que le rond-point troublent la perception de l'horizon vers la plage.



1.

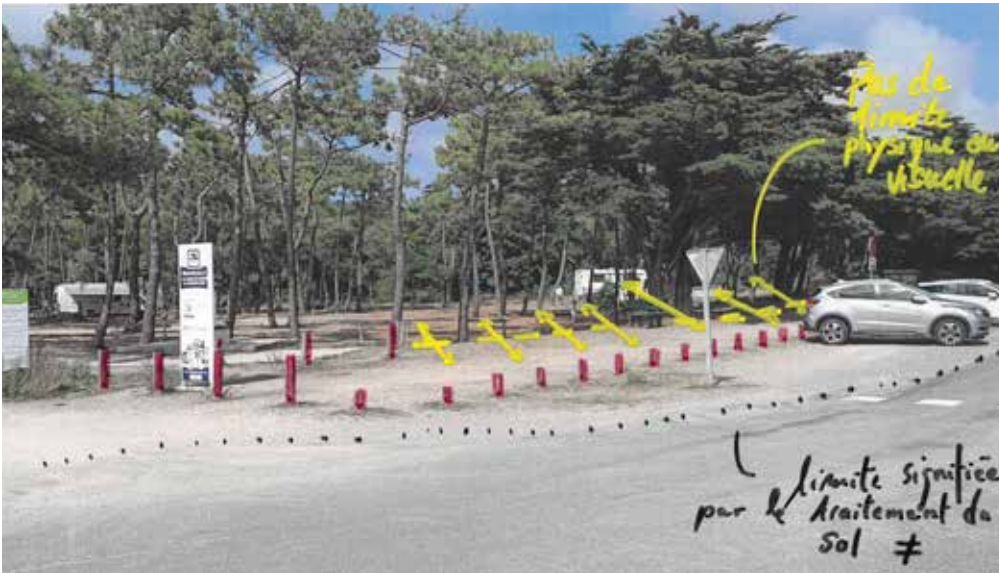


2.

Route de la Grande Côte - à l'ouest du pont de Noirmoutier (RD38)



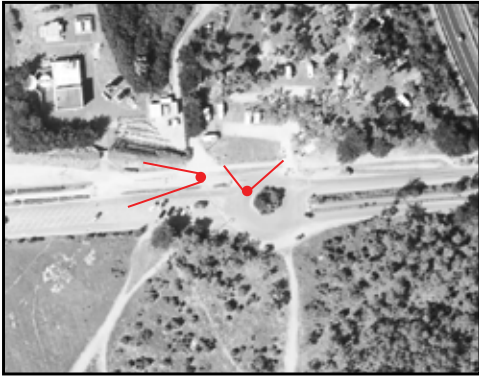
Localisation : Route de la Grande Côte - à l'ouest du pont de Noirmoutier



Route de la Grande Côte - Les abords du giratoire et de l'aire pour camping-cars

Le traitement du sol matérialise une limite, mais pas au même endroit que les limites induites par les potelets, ce qui brouille la lecture des espaces. Le cheminement piéton est coincé entre deux parkings créant un inconfort pour l'utilisateur.

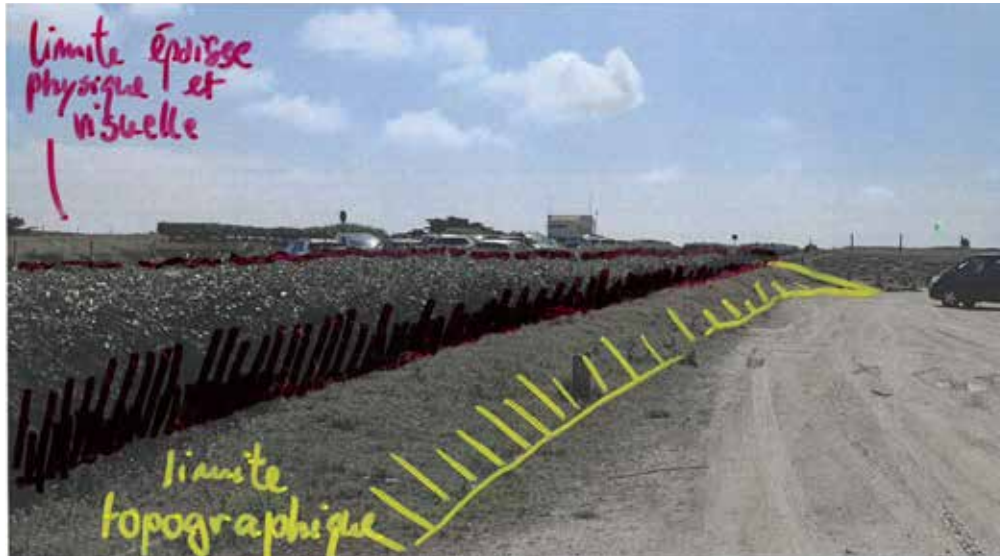
L'utilisation des potelets est systématique et oppressante. Les parkings ont des statuts différents, car ce n'est pas le même temps de stationnement, pourtant leurs limites sont traitées de la même façon. Le camping-car est un lieu de vie, les limites des espaces qui leur sont dédiés (matérialisées par des potelets) ne permettent pourtant aucun degré d'intimité ce qui peut être source d'inconfort.



Localisation : Route de la Grande Côte - face à la station d'épuration

La voie piétonne, tantôt coincée le long du talus tantôt slalomant, est coupée par les voies d'accès au parking, tandis que les voies de circulations se multiplient. Les nombreux potelets et barrières distinguent les différentes voies.





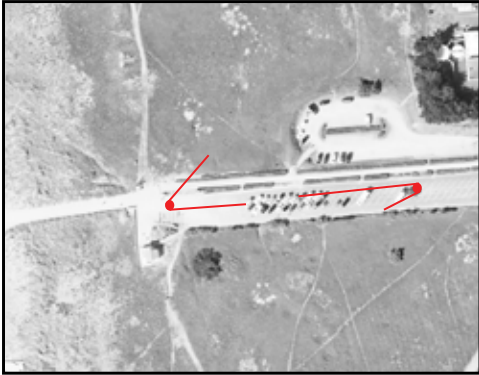
Localisation : Parking de la Grande Côte - aire de stationnement dans la dune



Localisation : Route de la Grande Côte - passé la station d'épuration

Ici, l'aire de stationnement s'est faite en conquête des paysages dunaires. La forme et l'organisation sont induites du fonctionnement automobile.

La topographie donne les limites de l'espace d'une façon qui paraît naturelle. Les haies cloisonnent l'espace et arrêtent le regard, ce qui peut créer un sentiment d'insécurité pour les usagers qui garent leur voiture hors de vue.



Localisation : Route de la Grande Côte - Face à l'école de Char à voile

Les haies sont en décalage avec l'esprit du site, car elles sont d'essences rapportées et sont taillées en formes géométriques.

De plus, elles créent des limites physiques et visuelles qui cloisonnent l'arrivée à la plage et empêchent de profiter pleinement du panorama.

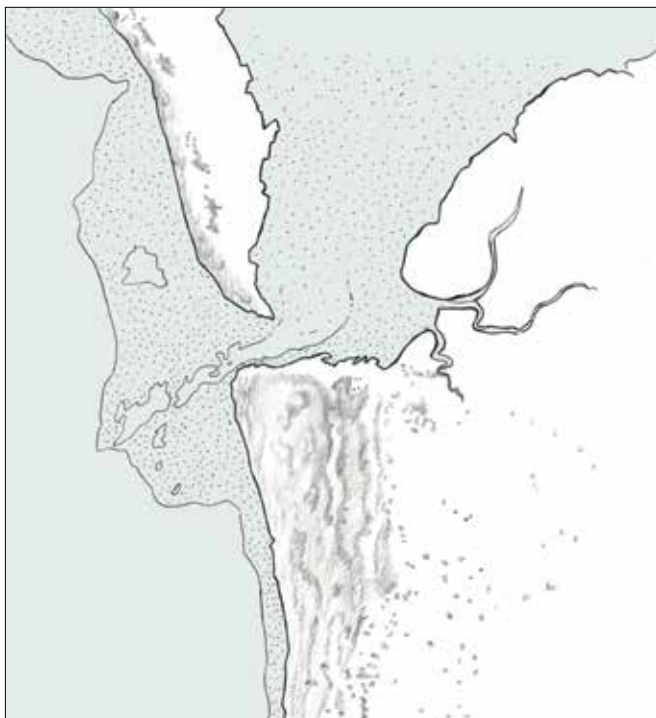




Carte de situation - approche de la Barre-de-Monts

I.2. STRUCTURES PAYSAGÈRES

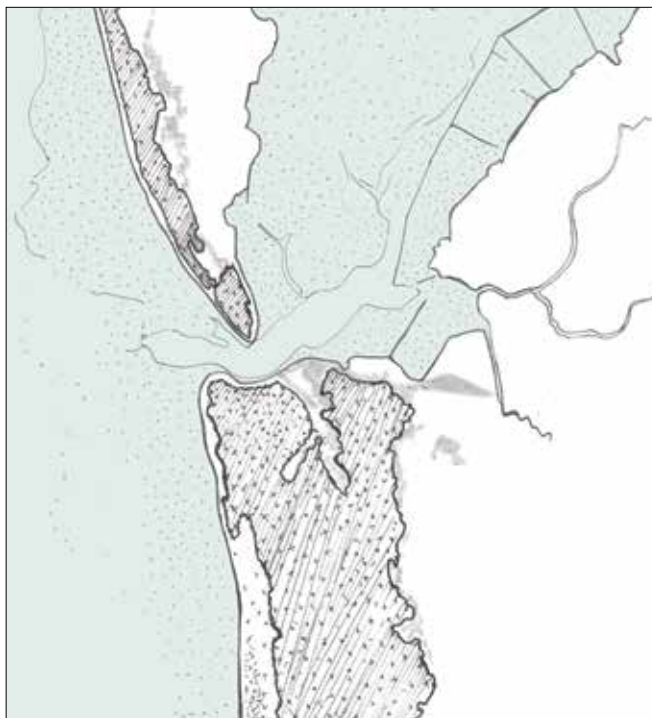
FORMATION HISTORIQUE - STABILISATION D'UNE DYNAMIQUE



1820-1860

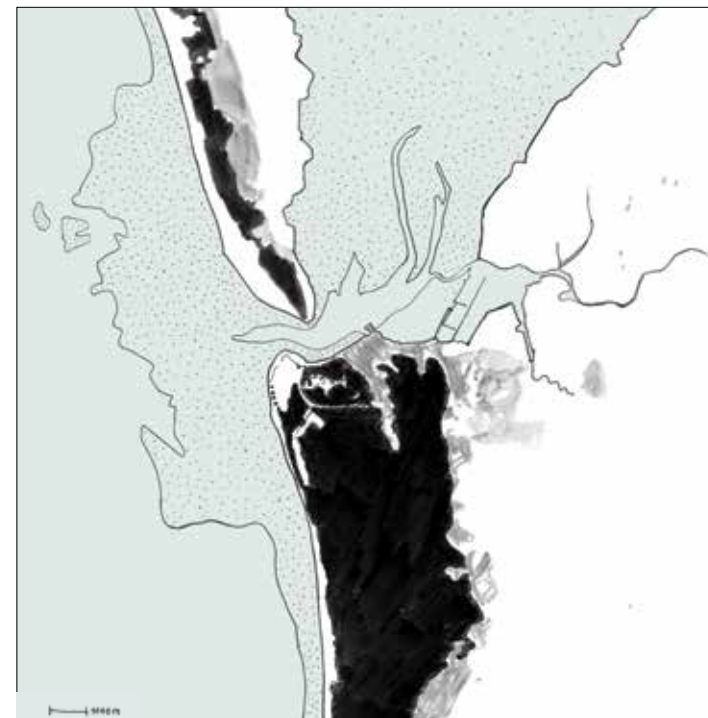
1810.
Napoléon I^{er} signe un décret impérial prescrivant la fixation des dunes par l'ensemencement afin de protéger les villages et les cultures

1858.
Début de l'ensemencement de pins maritimes dans les dunes



1950

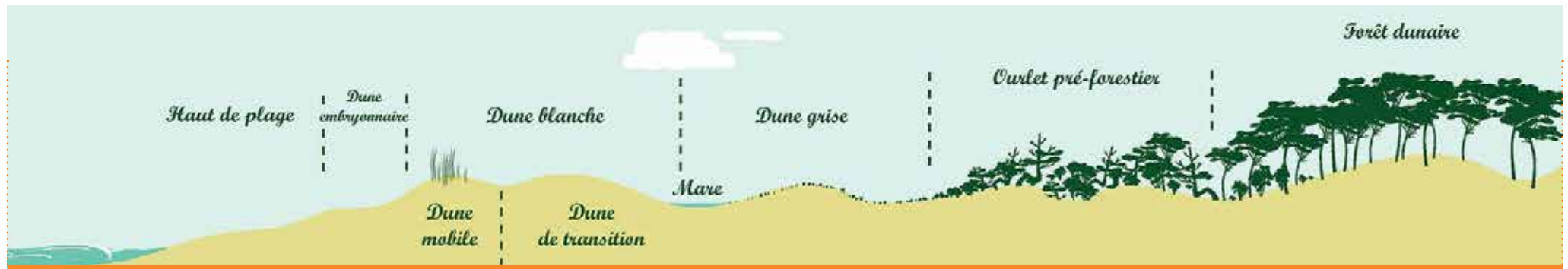
1966.
Gestion de la forêt attribuée à l'ONF



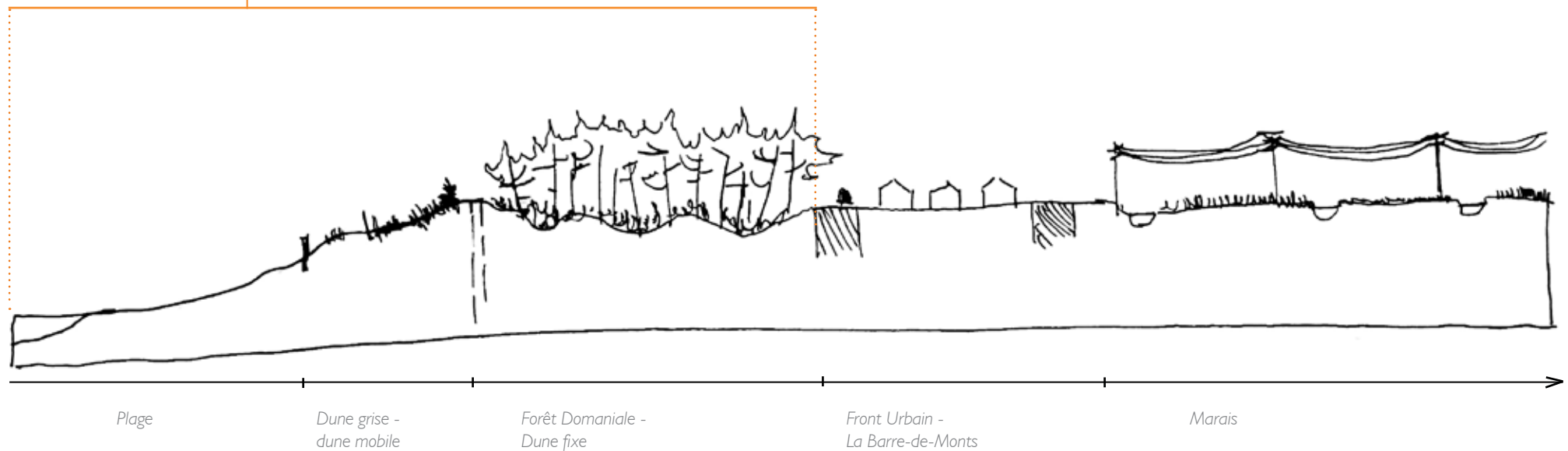
2020

Le développement urbain s'est fait dans l'interstice entre forêt et marais, le long des axes de transport. Aujourd'hui, la forêt crée une barrière naturelle protectrice au vent.

ENCHAÎNEMENT ET STRUCTURE DU PAYSAGE

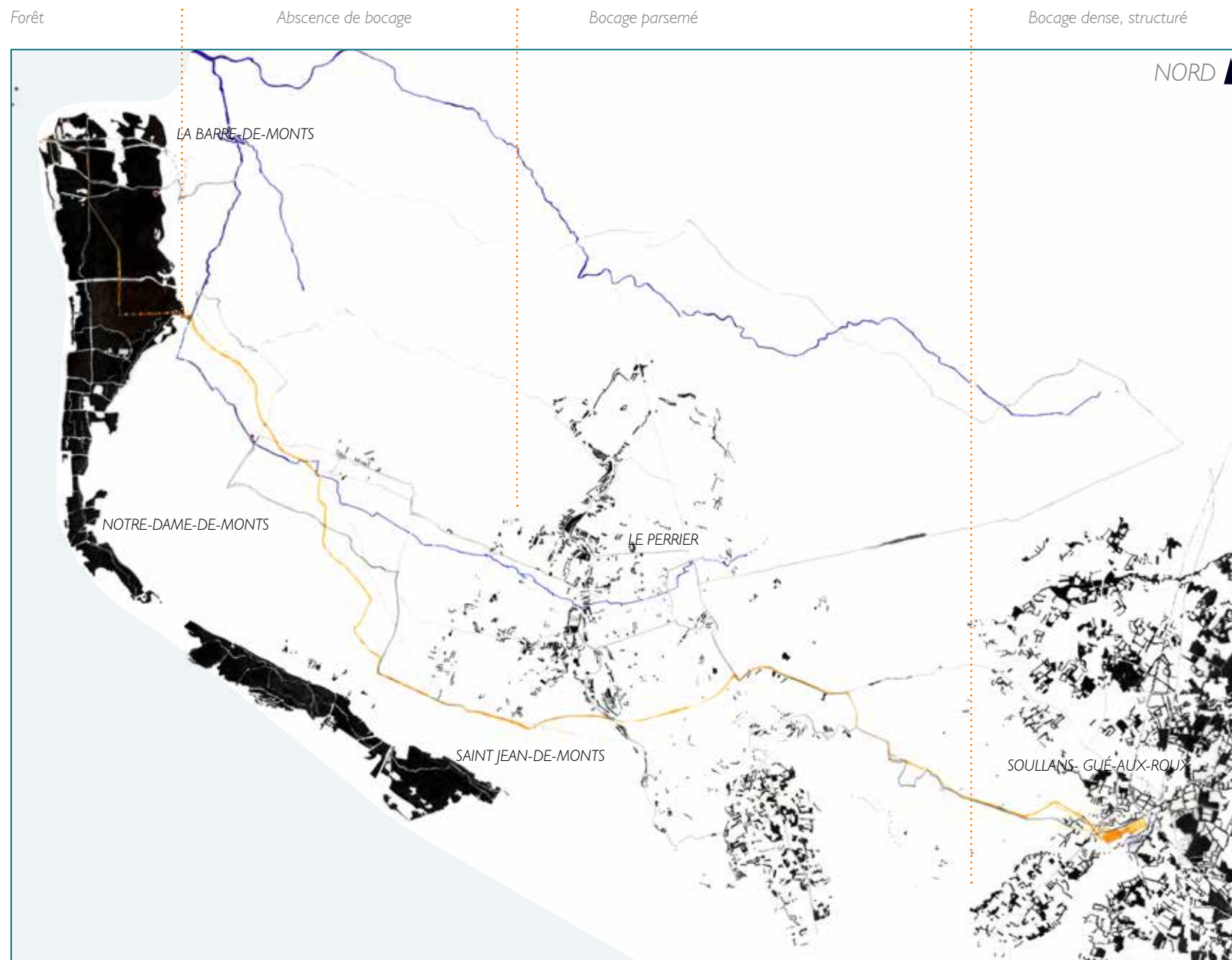


Structure du milieu dunaire - source : ONF.fr



Structure et enchaînement des paysages

DE LA FORÊT AUX TERRES BOCAGÈRES PAR LES MARAIS DES STRUCTURES ARBORÉES CRÉATRICES D'AMBIANCE



I.3. SÉQUENCES PAYSAGÈRES - I / LA BARRE-DE-MONTS ET SON RAPPORT À LA PLAGE

SOUS SÉQUENCE I : LA PLAGE ET LES DUNES

*Ambiance désertique, mais pas à perte
de vue*

D'un côté l'océan

se fond dans le ciel et les nues

de l'autre, la ligne des pins et cyprès

en lisière de forêt

n'est jamais très loin.

*Tantôt la plage semble s'étirer à l'infini,
découvrant ses bancs de sable au profit*

de la pêche à pied,

*tantôt elle disparaît sous les vagues
affamées*

qui viennent lécher le pied des dunes

Sur celles-ci ondulent

Les herbes hautes sous le vent

scintillant sous le soleil d'éclats argentés

à ceux dorés du sable brulant

La côte vendéenne des pays de Monts, c'est un linéaire presque ininterrompu d'espaces dunaires et forestiers quasi sauvages et protégés.

La côte offre une ouverture sur l'horizon de l'océan, dont l'humeur change au gré des lumières, des marées et des conditions climatiques.

Dans notre première sous-séquence, deux paysages s'entrechoquent à l'arrivée sur la plage: les dunes et le parking. La sous-séquence logique de transition à la plage est la dune, mais l'articulation géomorphologique progressive et naturelle entre la plage et les dunes est occultée par l'environnement "tout voiture" en place. Le parking de la Grande Côte contraste, dénote, il est au centre de l'attention et l'on ne voit plus que lui.



REPÈRE

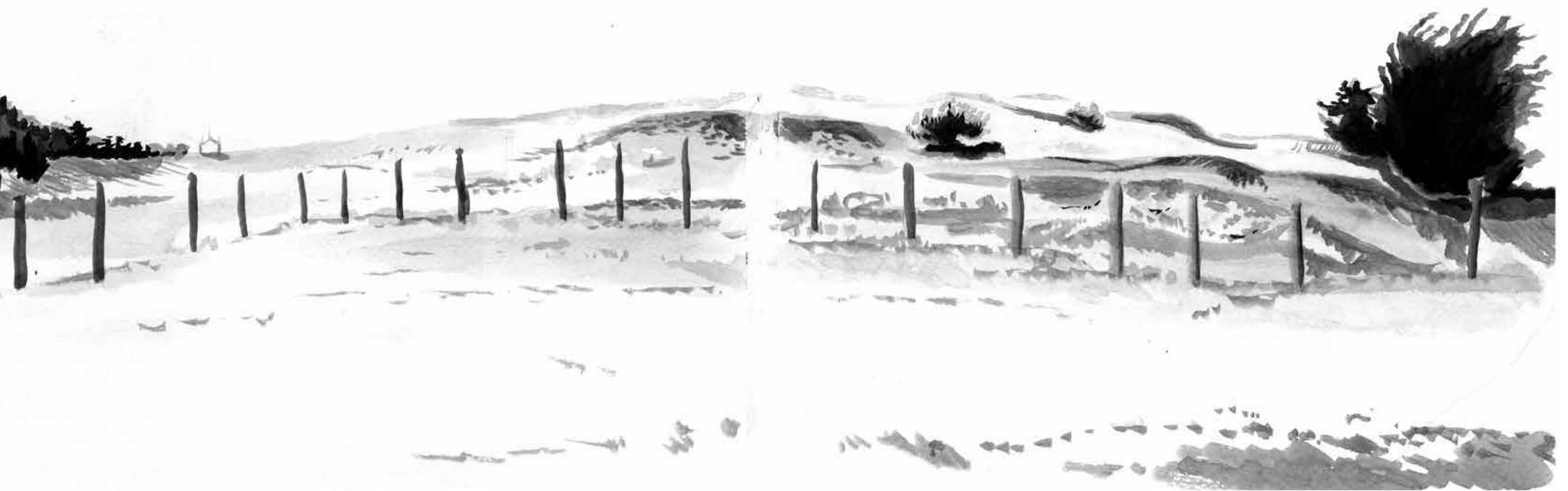
L'école de Char-à-Voile
Le pont de Noirmoutier

VÉGÉTATION/FORME ARBORÉE

Dune grise : végétation basse, herbacée, xérophile,
pas ou très peu d'arbres

ESSENCES

Cynoglosse des dunes (protégé)
Lys de mer (protégé)



SOUS SÉQUENCE 2 : TRAVERSER LA FORÊT - FORÊT DOMANIALE DES PAYS DE MONTS

*La traversée de la forêt est un évènement
l'horizon se brouille et disparaît dans les
fourrés.
L'espace se referme, et on est confronté
une autre forme d'immensité:
Celle de la forêt et des pins entre
lesquels on peut marcher pendant des
heures sans voir l'horizon.
Quel paradoxe de se sentir à la fois
enveloppé et perdu
La lumière se tamise.
L'atmosphère se fait plus intimiste.
Le vent n'a plus de prise ici
L'odeur chaude de la résine, des aiguilles
et du sable brulant se mêle à celle des
embruns jusqu'à l'engloutir.*

La partie de la forêt la plus éloignée du littoral et en contact avec la frange urbaine est la partie la plus ancienne de la dune fixe. Le sol forestier y est plus développé et les pins sont vieillissants, voire sénescents. Les chênes verts en sous-bois prennent peu à peu le relai. Plus on s'éloigne du littoral plus cette strate basse de sous-bois s'épaissit.

La dynamique naturelle va vers une augmentation des feuillus et une dispersion des pins : cependant les pins sont un marqueur identitaire et sont donc gérés pour assurer un ré-ensemencement naturel.

À la Barre-de-Monts, les parties de la forêt principalement réservées à l'accueil du public sont situées au nord de la route de la Grande Côte. Au sud, l'accueil se fait dans les lisières, côté ville, tandis que randonnées, promenades et vélo se pratiquent dans l'épaisseur.

Vue des dunes ou vue depuis le marais, la forêt domaniale apparaît toujours en toile de fond.



REPÈRE

Belvédère du Pey de la Blet

VÉGÉTATION/FORME ARBORÉE

Forêt, bois, sous-bois

ESSENCES

Pin maritime
Chêne vert
Chêne pédonculé
Chêne caduc
Alisier torminal
Arbousier
Érable de Montpellier



Lisière forestière vers les dunes - la Grande Côte

SOUS SÉQUENCE 3: BARRE-DE-MONTS/ FROMENTINE - FRONT URBAIN SUR LES MARAIS

La limite entre les milieux forestiers et de marais est urbaine. Le front urbain s'adosse aux dunes plantées de la Forêt et s'organise le long des axes de transport dans un parcellaire privé de type pavillonnaire. La Barre-de-Monts est une station balnéaire, aux maisons individuelles blanches aux toits de tuiles orange/rouge.

Fromentine concentre les flux et les activités touristiques, avec l'accueil gare routière et la gare nautique, à proximité desquels hôtels, restaurants et commerces s'agglomèrent.

VÉGÉTATION/FORME ARBORÉE

Strate basse sous forme de parterre
Très rares alignements ou arbres isolés

ESSENCES

Tamaris



Vue Route de la Rive - à proximité du Pey de la Blet

I.4. SÉQUENCES PAYSAGÈRES - 2/ VARIATIONS EN MARAIS DE MONTS

SOUS SÉQUENCE 4: MARAIS SAUMÂTRE

*Les marais, labyrinthe sans cloisons,
en négatif,
ouverts aux horizons bas si lointains qu'ils en donnent le
vertige
Marche-t-on sur les bords ?
Dans ces paysages de plats et d'eau, le rapport au
ciel et le rapport au sol sont accentués: le ciel occupe
les 2/3 de notre espace visuel, chaque relief devient
une montagne, chaque dépression un précipice. La
topographie est ressentie dans tout le corps. Celui-ci est
sur exposé dans l'ouverture.
L'élément vertical s'élève et grossit, ou crée des stries. Il
donne un repère visuel qui accroche le regard. Il remet
l'espace plat des marais en perspective.*

C'est avant tout un paysage artificiel structuré par l'eau. Le marais saumâtre résulte de l'évolution de ce qui était le marais salant.

Il est étroitement lié au marais doux.

Deux intentions prévalent dans l'entretien et la gestion du marais :

- le maintien de la stabilité des berges, des talus et des fossés (tout effondrement ou comblement entraîne un dérèglement du système hydraulique et peut entraîner des inondations).
- le maintien d'un milieu humide ouvert avec une strate herbacée pour maintenir la diversité floristique et faunistique du milieu.



REPÈRE

Carrelets le long des étiers

VÉGÉTATION/FORME ARBORÉE

Pas ou peu de structure arborée - arbres isolés
Strates de végétation basse de milieux humides

ESSENCES

Saules

Frênes

Tamaris

Cyprès (du côté du marais poldérisé)



SOUS SÉQUENCE 5: MARAIS DOUX

Le marais doux n'est plus irrigué par de l'eau salée. La salinité de l'eau, l'absence de relief, le tracé rectiligne des fossés ainsi que la végétation permettent de le distinguer du marais salé.

Il est fortement soumis aux inondations

L'eau douce est signalée notamment par la présence de roseaux communs. On peut distinguer une partie marais doux "ouverte", dans la continuité du marais saumâtre, et une partie marais doux partiellement plantée, plantée de haies et de boisements brise-vent.

On relève des haies et des boisements en rideau au niveau des habitations notamment à l'approche du village du Perrier.

Ici aussi, le maintien d'un paysage ouvert est gage de conservation d'une richesse floristique et faunistique, mais aussi de conservation d'une identité paysagère du territoire.

Plus on s'enfonce dans les terres humides du marais, plus l'usage du sol est essentiellement pâturé.



Le marais doux aux abords de Kulmino - Saules épars et bas le long de l'étier

REPÈRE

Kulmino- château d'eau de Notre-Dame-de-Monts

VÉGÉTATION/FORME ARBORÉE

Pas ou peu de structure arborée - arbres isolés

Strates de végétation basse de milieux humides

ESSENCES

Chêne pédonculé

Saule blanc



Le marais doux aux abords de Kulmino - Le regard porte, le château d'eau fait repère

I.5. SÉQUENCES PAYSAGÈRES 3/ VARIATIONS EN MARAIS DE MONTS

SOUS-SÉQUENCE 6 : MARAIS BOCAGER

*Dédale entre les haies de saules, de frênes
et de peupliers
Ces murs ajourés laissent entrevoir par des fenêtres
naturelles les surfaces texturées des champs de
céréales mêlés aux roselières
Des éclats de lumière, reflets sur l'eau des étiers
parviennent entre les feuillages*

Passé le Perrier, un bocage «émietté», parfois bas et éparé s'organise peu à peu dans le marais doux et se renforçant à l'approche de Soullans.

VÉGÉTATION/FORME ARBORÉE

Structure arborée qui renforce les réseaux hydrographiques et routiers et strate basse hygrophile_
Bâti dispersé - isolé

ESSENCES

Saule blanc
frêne





SOULLANS ET LES TERRES

Sur les terres, le maillage du bocage est plus dense et plus régulier.

À l'arrivée au poste existant de Soullans, le poste électrique est dissimulé derrière des merlons surmontés de haies fades et encerclé de conteneurs «Lego» et de zones de stockages et de déchetteries.



I.6. RAPPEL DES ENJEUX ENJEU ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER

Les composantes naturelles du site sont à valoriser, car elles fournissent des ambiances riches. Le site est classé Natura 2000.

Les biotopes existants sont à protéger et accompagner: il faut composer avec les éléments naturels comme éléments structurants du projet.

Je propose de mettre l'accent sur l'expérience de la traversée au même titre que le point d'arrivée par un parcours séquencé par les différents milieux et ambiances traversés.



1. Gravelot à collier
interrompu

2. Cynoglosse des dunes -
Omphalodes littoralis
(relevée sur la Dune Grise)

3. Hornungie des pierres -
Hornungia petraea

4. Crépide de Suffren -
Crepis suffreniana
(relevée dans la lisière de
forêt)

5. Renouée maritime -
Polygonum maritimum
(relevée sur la Dune
mobile, côté plage)



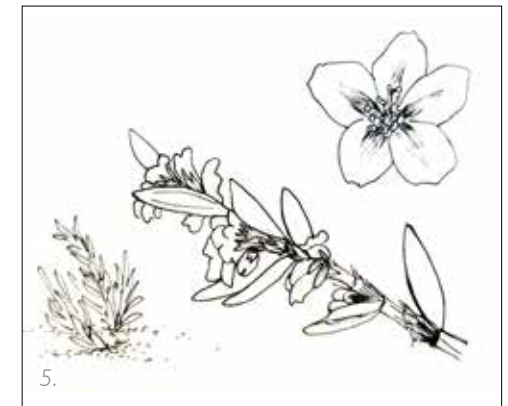
2.



4.

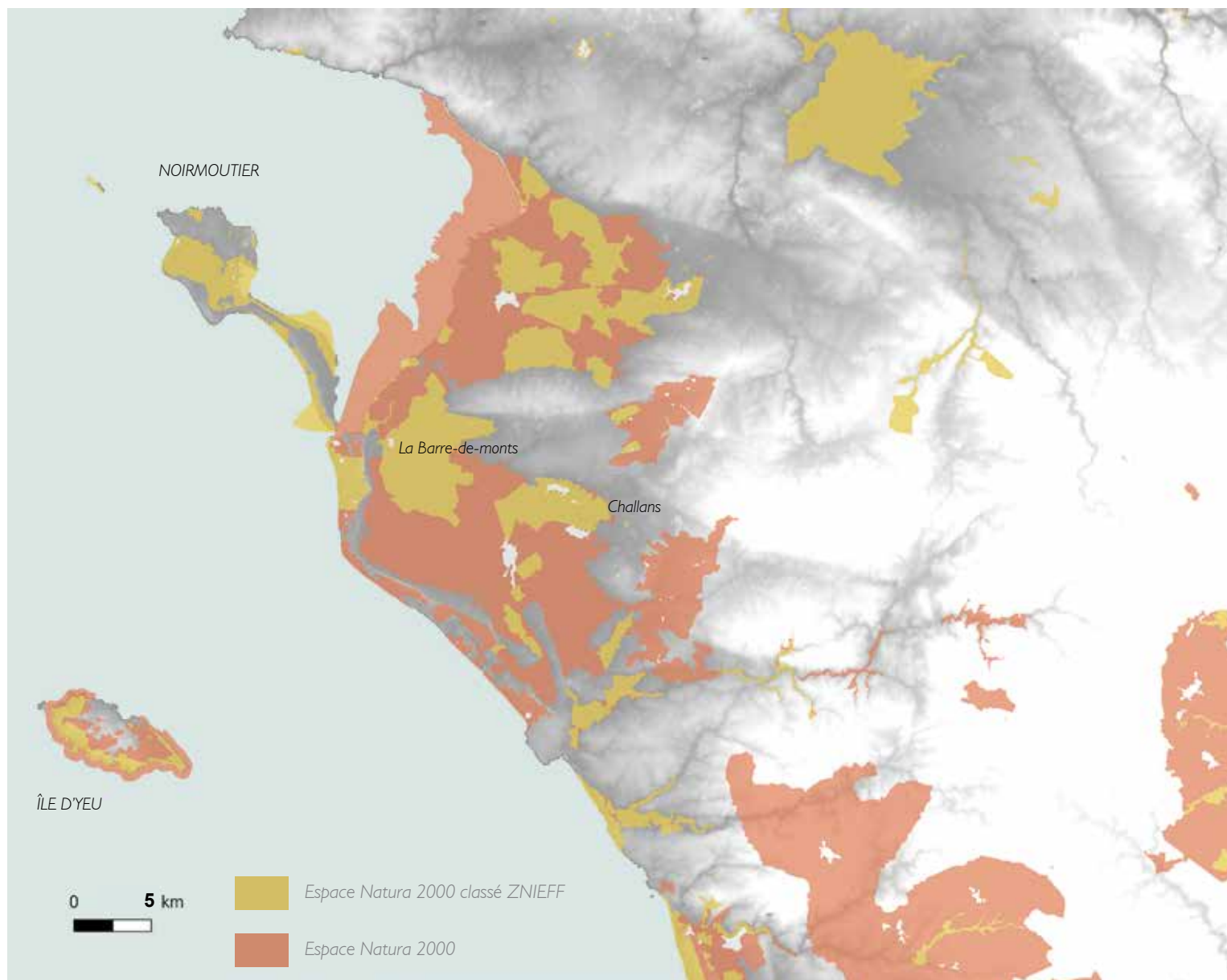


3.



5.

CARTE DES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS

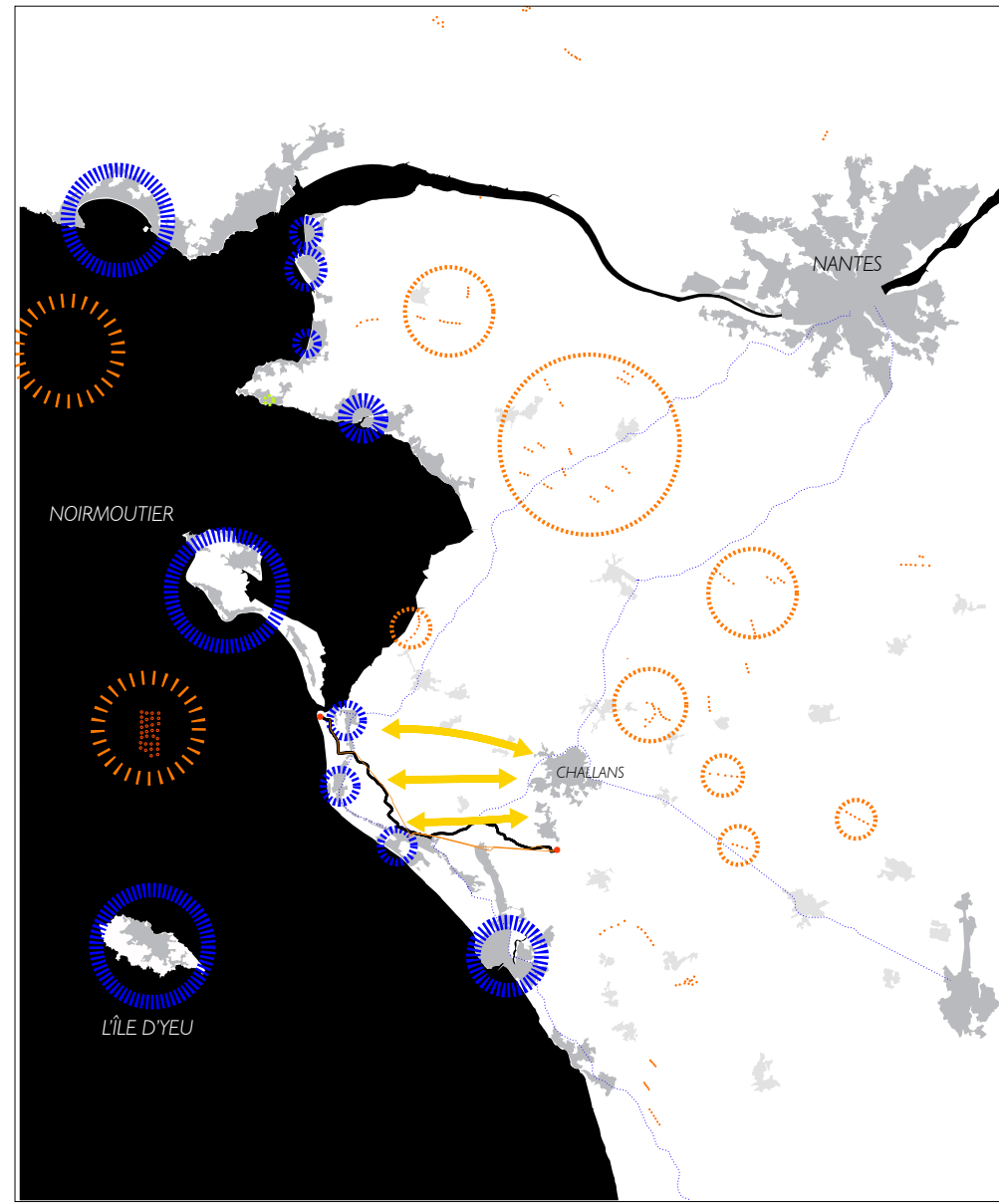
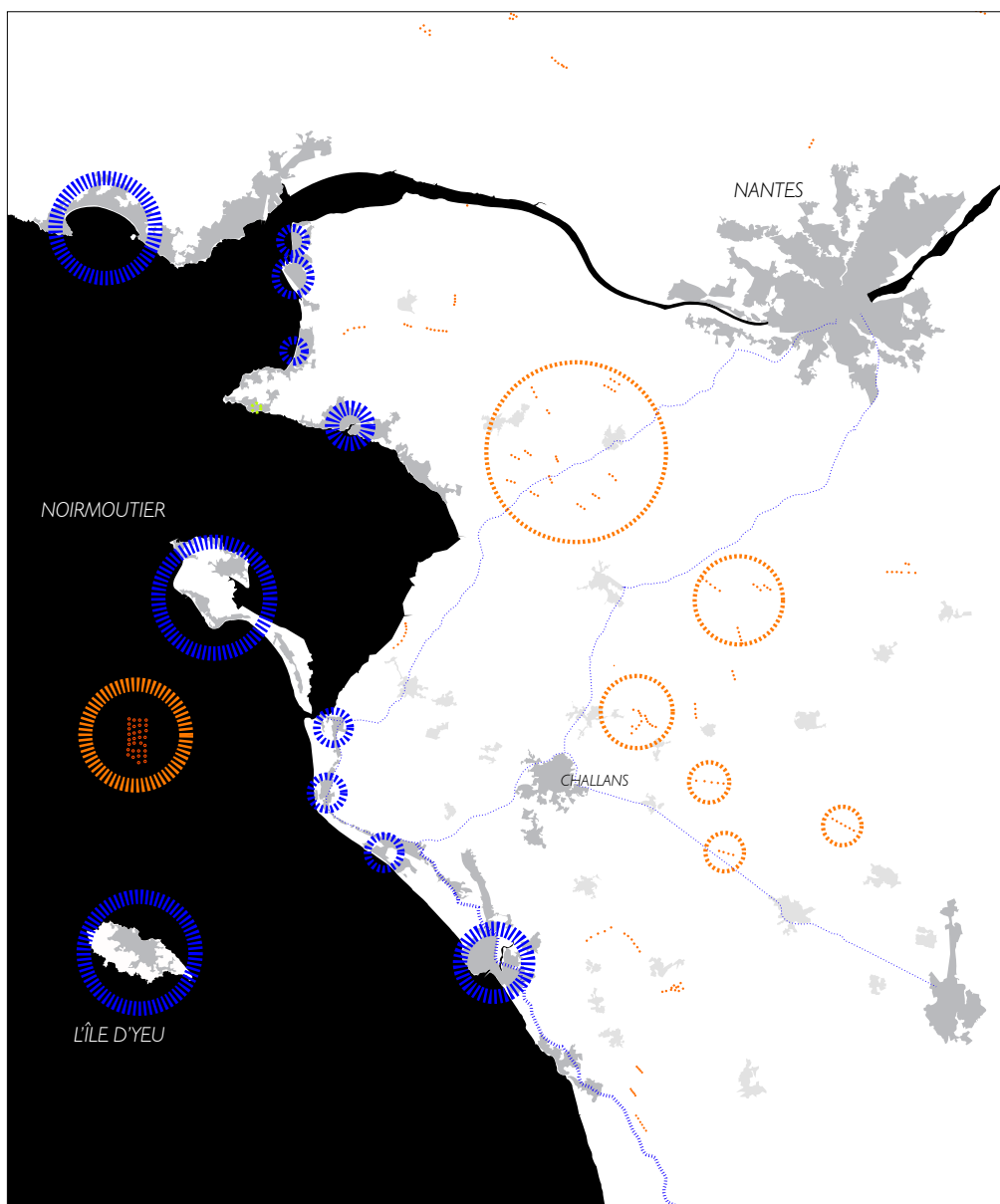


ENJEU CLIMATIQUE

Le projet doit s'inscrire dans le Plan Climat Air Énergie (PCAET) du territoire.

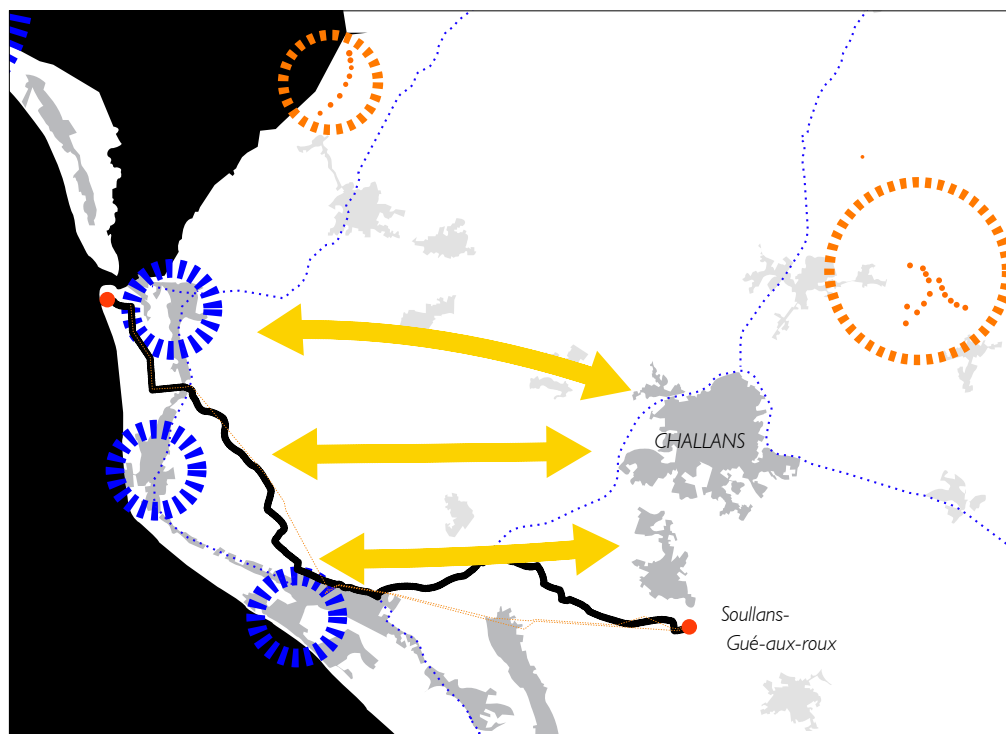
L'axe 4 prévoit une réduction des émissions liées aux déplacements, notamment par le développement des modes de déplacement doux, non carbonés et l'encouragement des mobilités alternatives à la voiture individuelle.

L'axe 5 de ce PCAET s'oriente vers des stratégies d'aménagement économe en foncier et en énergie.



Cartes de comparaison des pôles touristiques et des pôles éoliens

Aujourd'hui, les pôles touristiques se trouvent sur la côte tandis que les pôles éoliens sont à l'intérieur des terres. Ils commencent à migrer vers la mer avec les sites offshore. Certains pôles touristiques pourraient à l'inverse migrer vers les terres.



-  Pôles touristiques à étendre vers l'intérieur des terres
-  éoliennes
-  Pôles touristiques
-  Pôles éoliens

ENJEU TOURISTIQUE

L'un des objectifs du projet est de permettre un accueil du public qualitatif et d'améliorer la gestion des flux, qui sont multiples et importants.

Je propose d'abord de ralentir le flux voiture pour mettre tous les flux au même rythme: au pas.

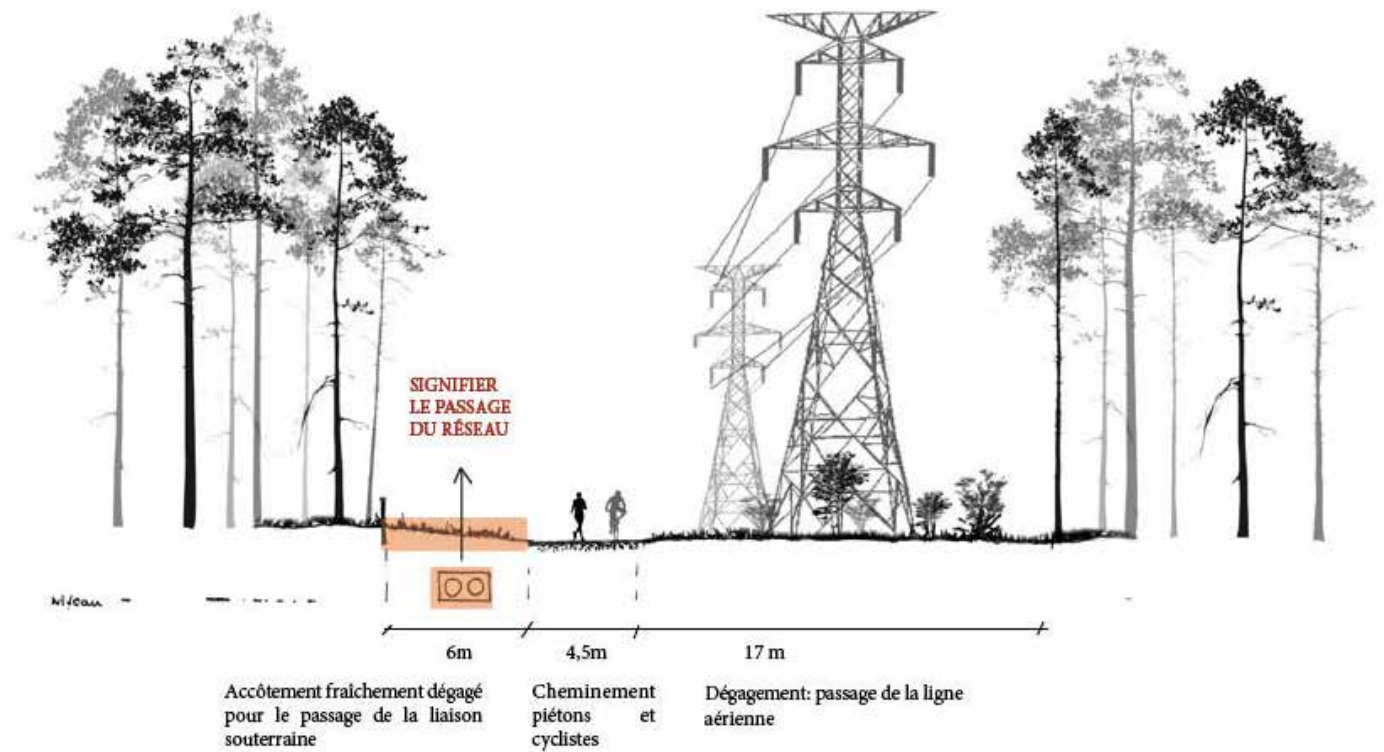
Ensuite, un recalibrage des emprises permettra d'équilibrer les espaces dédiés aux piétons et aux vélos (en diminuant l'emprise parking).

Proposer un accueil touristique qui s'appuie sur les paysages en place et valorise la situation exceptionnelle du site et ses vues.

L'énergie peut être un axe de développement touristique permettant une entrée dans le territoire.

Il faut penser une signalétique ou un dispositif permettant de favoriser l'intégration et l'acceptabilité du projet de parc éolien - mettre celui-ci en rapport et en perspective par rapport au reste du réseau.

Comment donner à voir
l'importance stratégique du site en
matière d'énergie ?
Quelle matérialité des énergies et des
réseaux en sous-sol ?

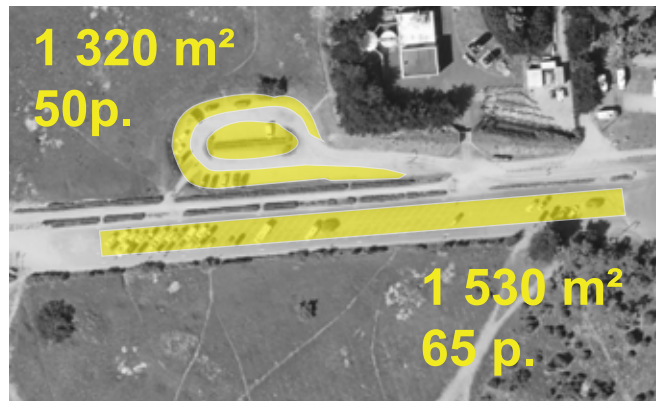


IMPACT DU STATIONNEMENT ACTUEL

Les possibilités de stationnement actuelles sont multiples

Il y a entre 200 et 250 places disponibles.
En tout, 8 841 m² sont dédiés au stationnement (sans

compter les espaces de circulation) contre 1 650 m² pleinement dédiés aux piétons.



Parking décaissé : 50 places
Parking en épi : 65 places



Aire Camping-cars : 2 760 m²



Parking long de route 2- Droite : 20/25 places
~280 m²



Parking long de route 1 - Droite : 45 à 50 places
900 m²



EXEMPLES DE PROJETS ET D'AMÉNAGEMENTS SUR LA CÔTE: VERS UNE RÉDUCTION DES VOITURES

À la Pointe du Raz, en Bretagne, le parking a été délocalisé à distance du site remarquable pour laisser plus de place aux espaces naturels, ce qui offre une meilleure expérience du paysage et de la traversée.



La pointe du Raz -à la fin des années 1970; en 1991; et en 2019 (de haut en bas)



Au Mont-Saint-Michel, les parkings ont été re situés et dispersés dans les bourgs en amont, dans les terres. Pour l'accès, plusieurs alternatives sont proposées : des voies piétonnes placées de part et d'autre d'une double voie simple réservée aux navettes, aux calèches et aux vélos.



À Biscarosse au sud sur la côte, ou au Pey de la Blet, dans la même forêt domaniale des Pays de Monts, des aires de stationnement organisées en forêt fonctionnent bien.

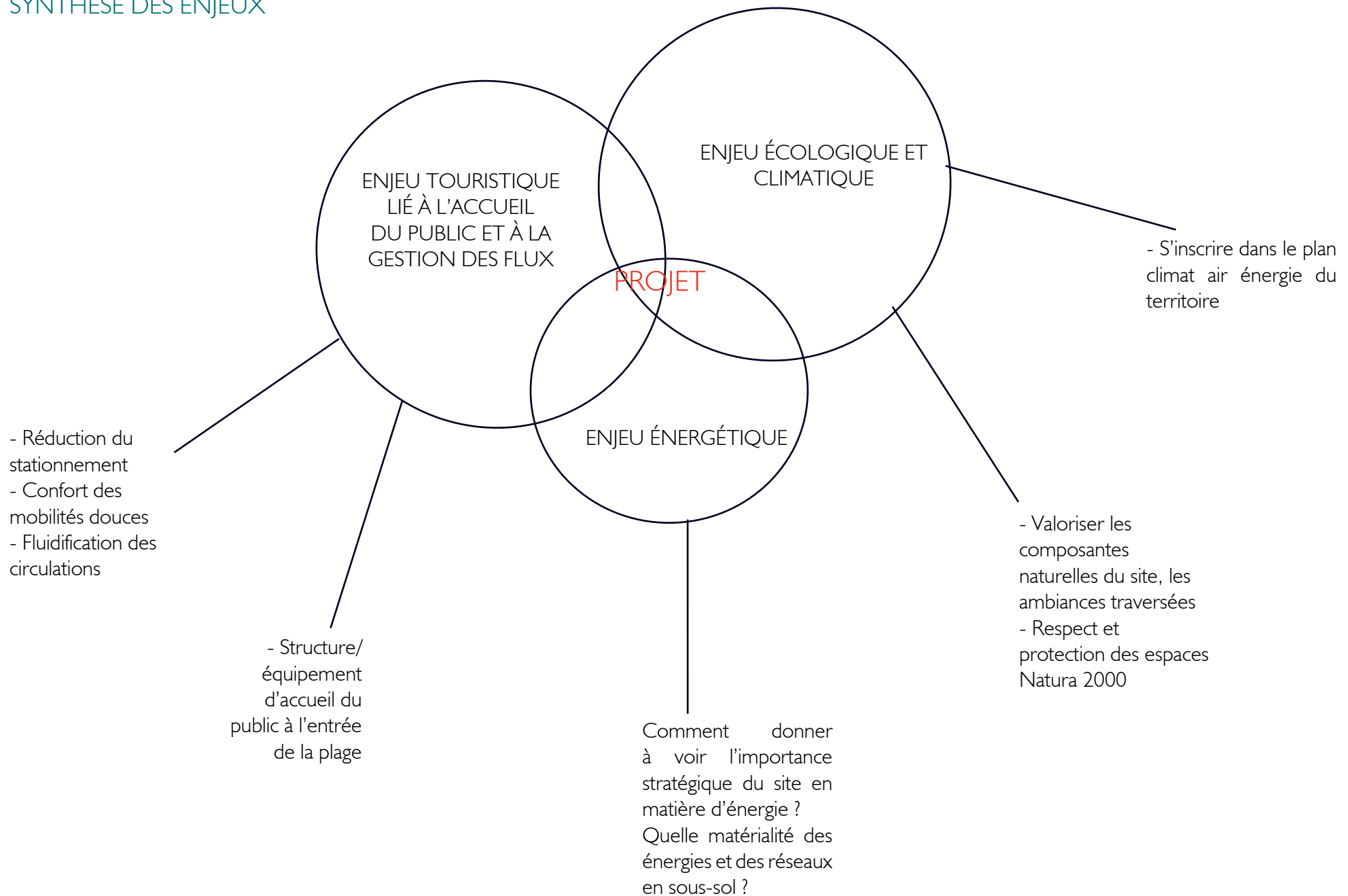


Le projet doit être ambitieux sur la réduction du stationnement et rigoureuse sur la qualité de son intégration pour assurer un confort aux usagers et respecter les milieux.



Aire de stationnement au belvédère du Pey de la Blet

SYNTHÈSE DES ENJEUX



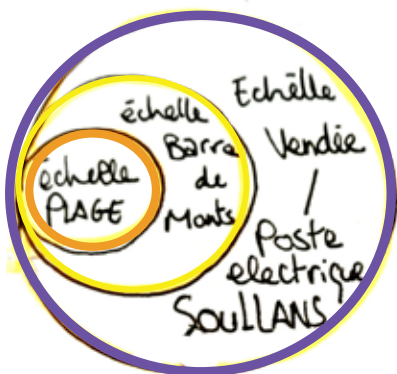
I.7. PLUSIEURS ÉCHELLES DE PROJET

Plusieurs échelles de projet sont en jeu et doivent s'imbriquer pour donner une compréhension et une cohérence territoriale au projet :

- l'échelle du parc éolien - atterrissage - poste électrique de Soullans -Gué aux Roux;

- l'échelle de la relation entre la plage de la Grande Côte et La Barre-de-Monts

- l'échelle de l'arrivée sur le site et de la chambre d'atterrissage à l'entrée de la plage.

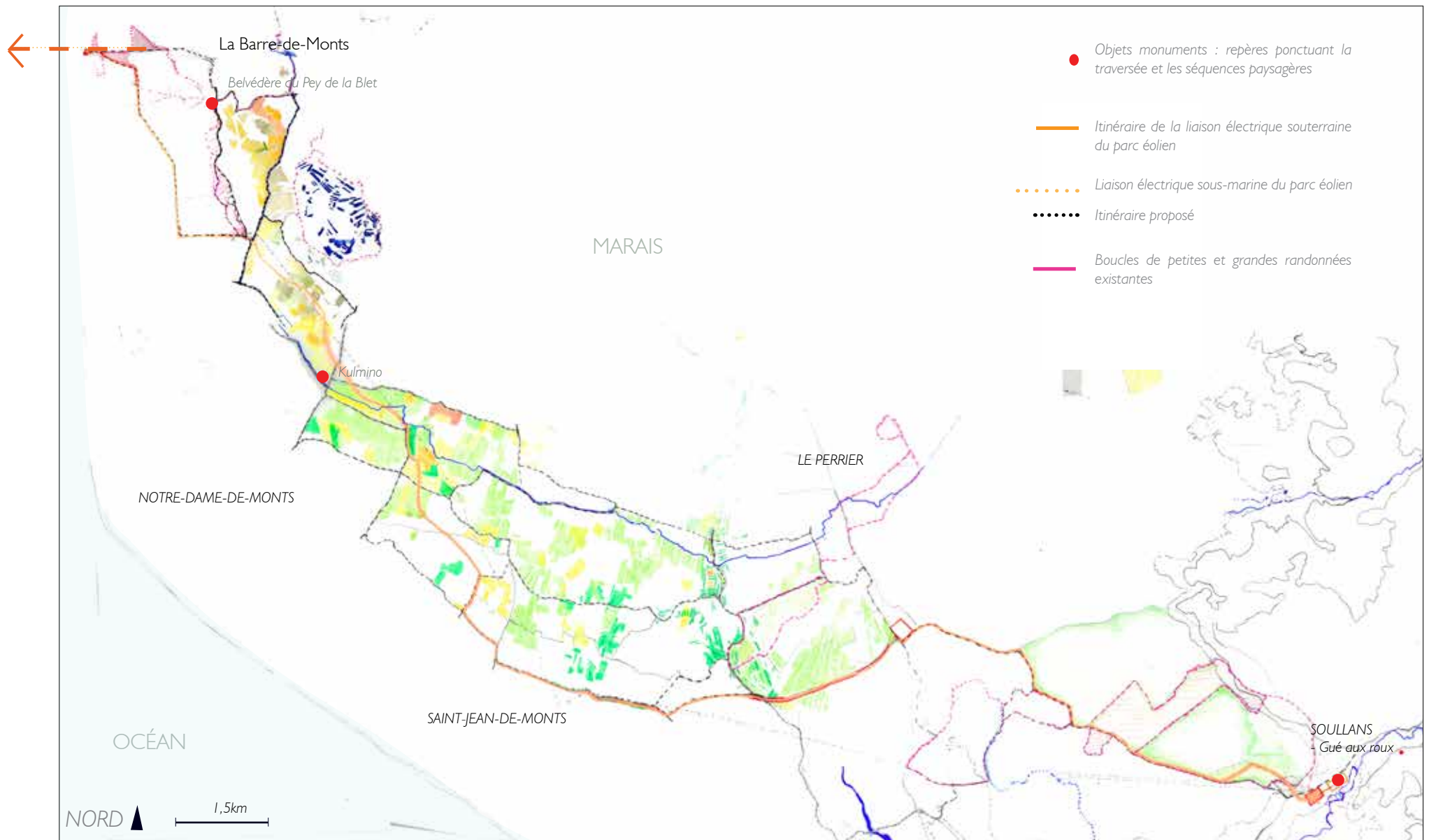


02.

Intentions et orientations de projet :
Esquisser le chemin de l'énergie

2.1. ITINÉRAIRE DE LA PRODUCTION À LA DISTRIBUTION

ESQUISSE: VERS UN CHEMIN DE L'ÉNERGIE



esquisse de recherche

SÉQUENCE 1 / LA BARRE-DE-MONTS ET SON RAPPORT À LA PLAGE

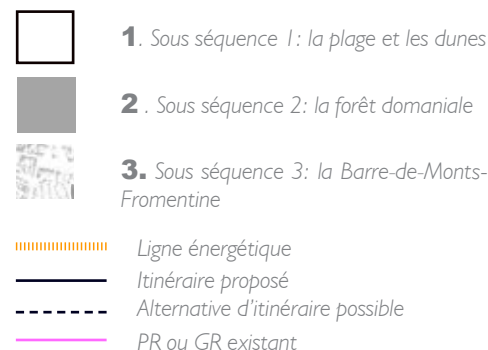
Plusieurs itinéraires sont proposés dans l'esquisse, la ligne de l'énergie (en orange sur les esquisses) est le fil conducteur du parcours énergétique.

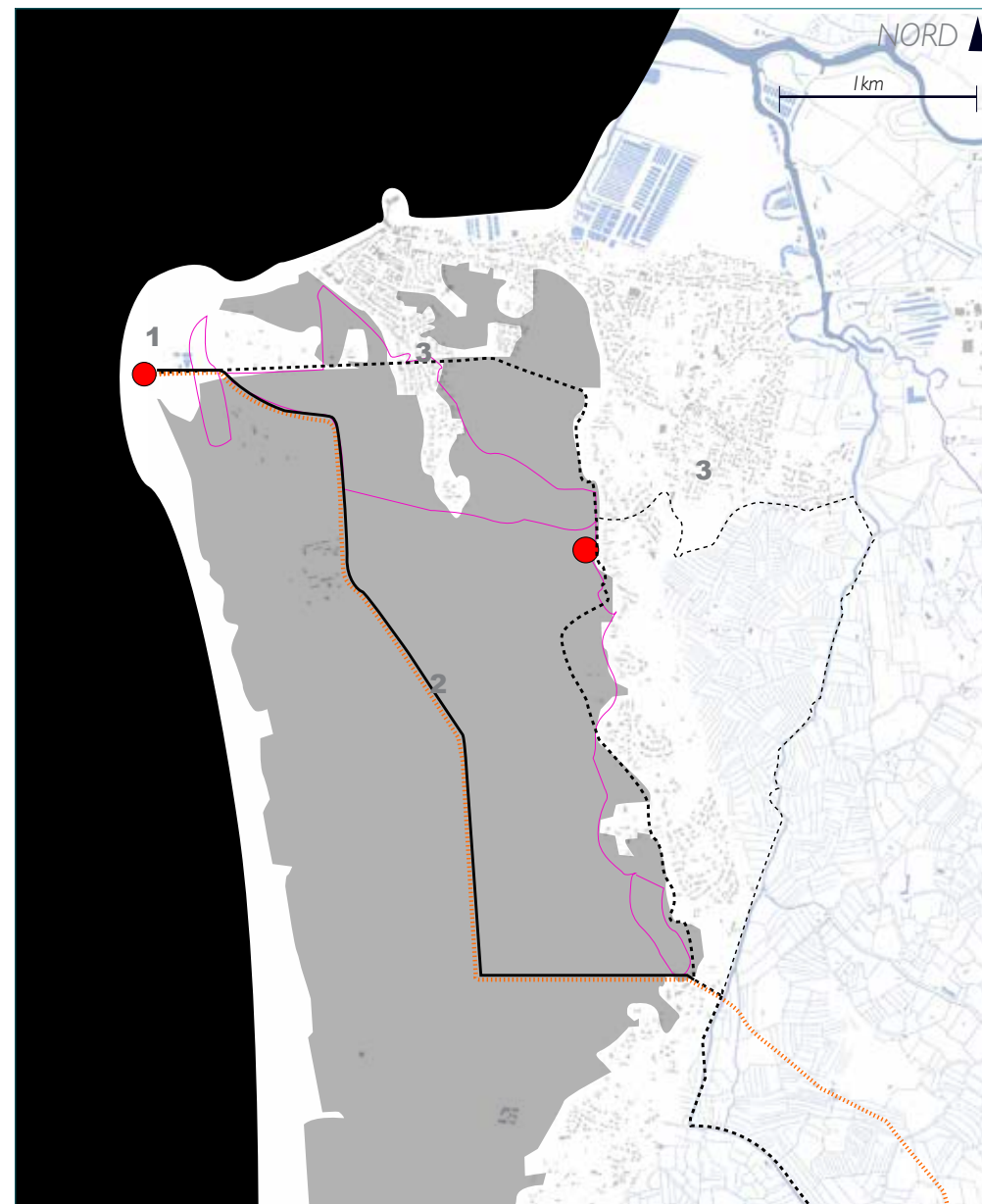
L'ensemble de cette ligne énergétique en tant qu'entrée touristique permettra de :

- renforcer les connexions entre La Barre-de-Monts et Soullans,
- étendre l'attrait touristique vers l'intérieur du territoire en valorisant la richesse paysagère que les marais ont à offrir.

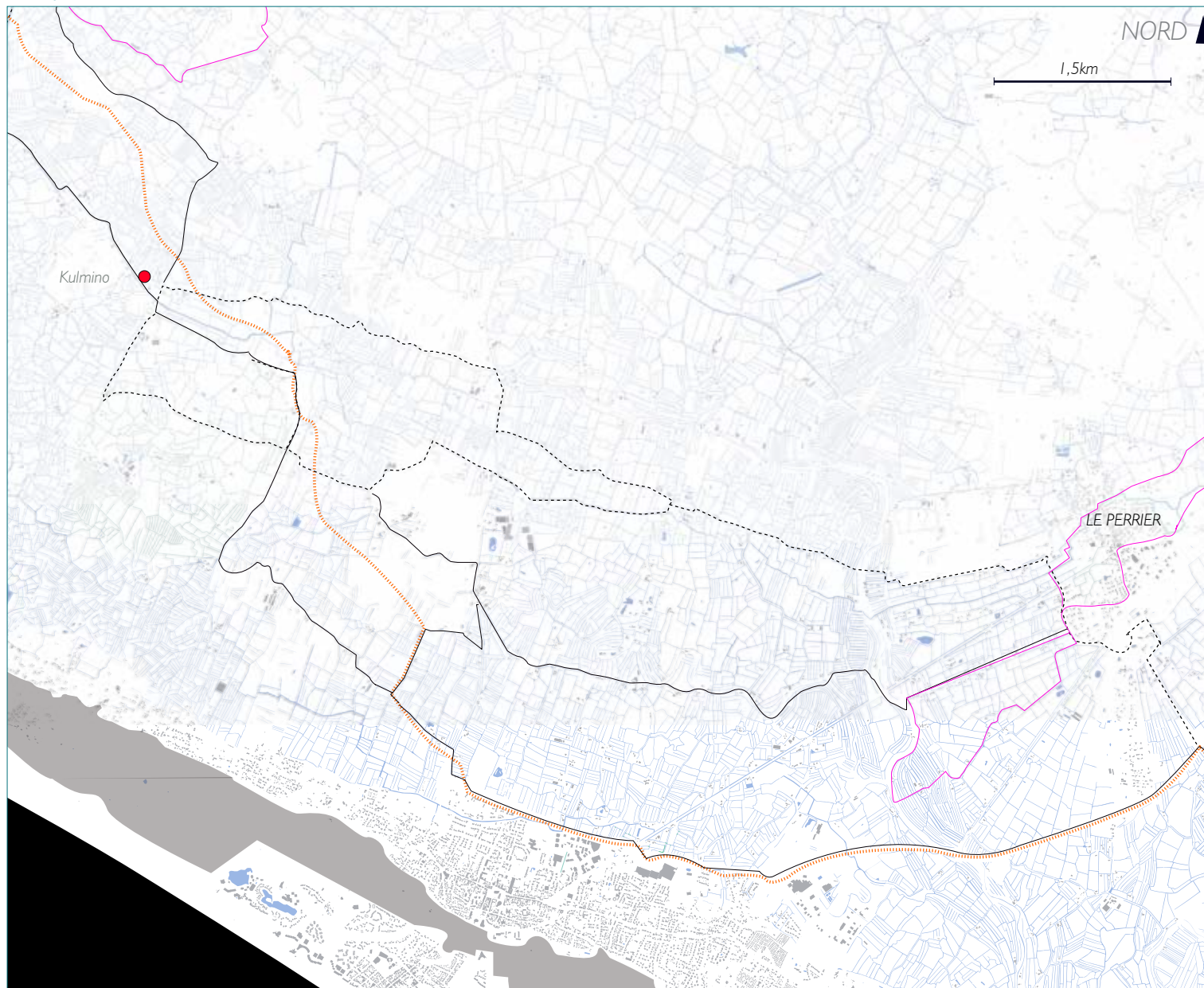
L'itinéraire énergétique reconsidère les paysages traversés pour former un corridor paysager évoquant l'énergie de la production à la distribution.

Il permettra notamment de connecter les boucles de randonnées et de chemins pédestres existants (en rose sur l'esquisse).

- 
- 1.** Sous séquence 1 : la plage et les dunes
- 2.** Sous séquence 2 : la forêt domaniale
- 3.** Sous séquence 3 : la Barre-de-Monts-Fromentine
- Ligne énergétique
- Itinéraire proposé
- - - Alternative d'itinéraire possible
- PR ou GR existant



SÉQUENCE 2/ MARAIS DE MONTS



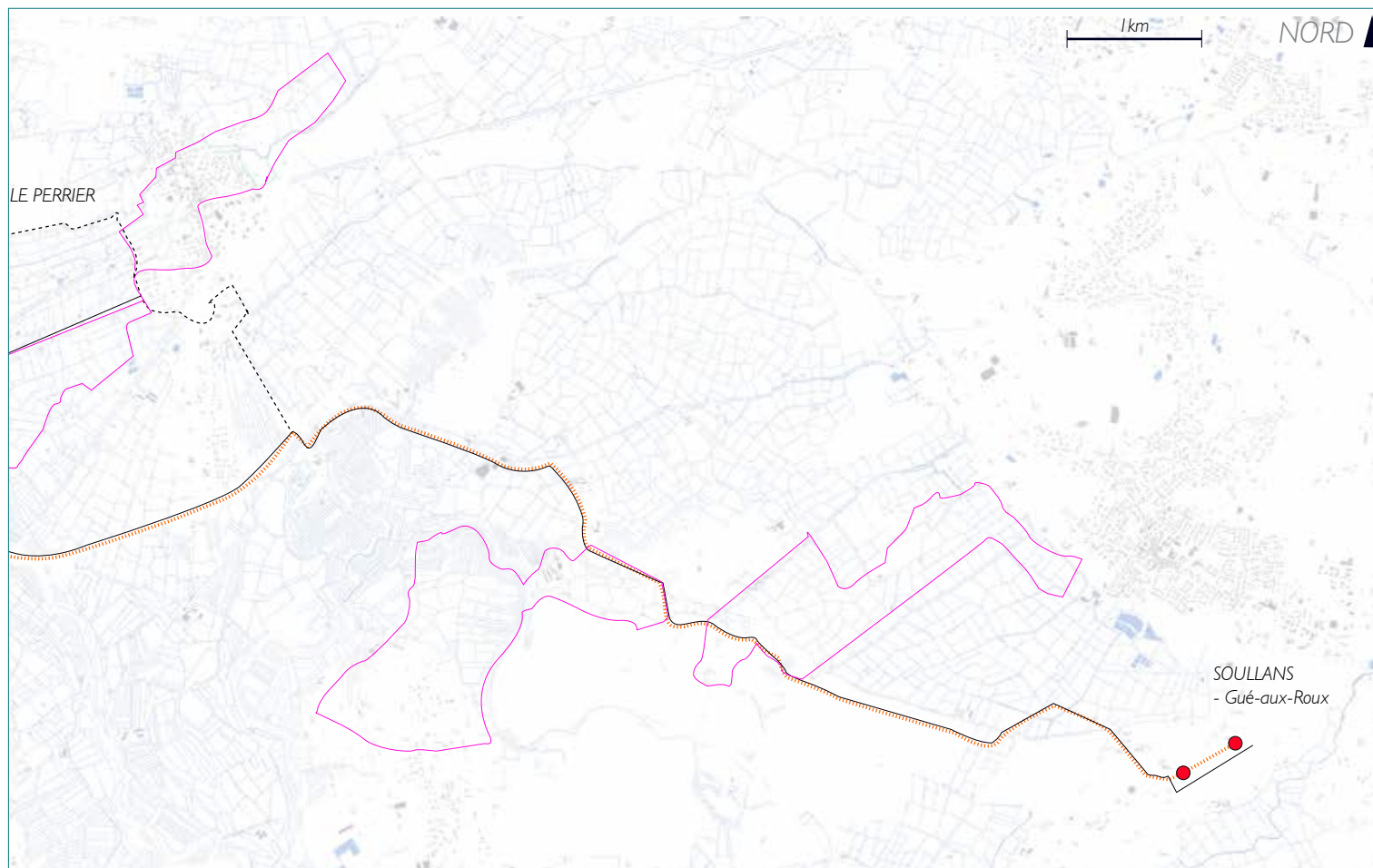
La liaison souterraine dans les marais traverse les prairies et les cultures, et ne suit pas toujours les tracés de circulation.

L'itinéraire doit alors s'affranchir momentanément de cette ligne. Dans cette séquence, plusieurs itinéraires sont possibles entre le château d'eau Kulmino et le Perrier. Les itinéraires passant par le Perrier permettent une réelle expérience de la traversée des marais, de prendre conscience de leur étendue quasi plate qui mettent en exergue les points hauts. Ils font le lien avec les chemins existants. L'itinéraire le plus au sud s'accroche à Saint-Jean-de-Monts en s'appuyant sur de plus grandes voies de circulation et se cale sur la ligne de l'énergie.

- Ligne énergétique
- Itinéraire proposé
- - - - Alternative d'itinéraire possible
- PR ou GR existant

Esquisse: zoom sur la séquence 2

SÉQUENCE 3/ ENTRÉE DANS LES TERRES PAR SOULLANS



Esquisse: zoom sur la séquence 3

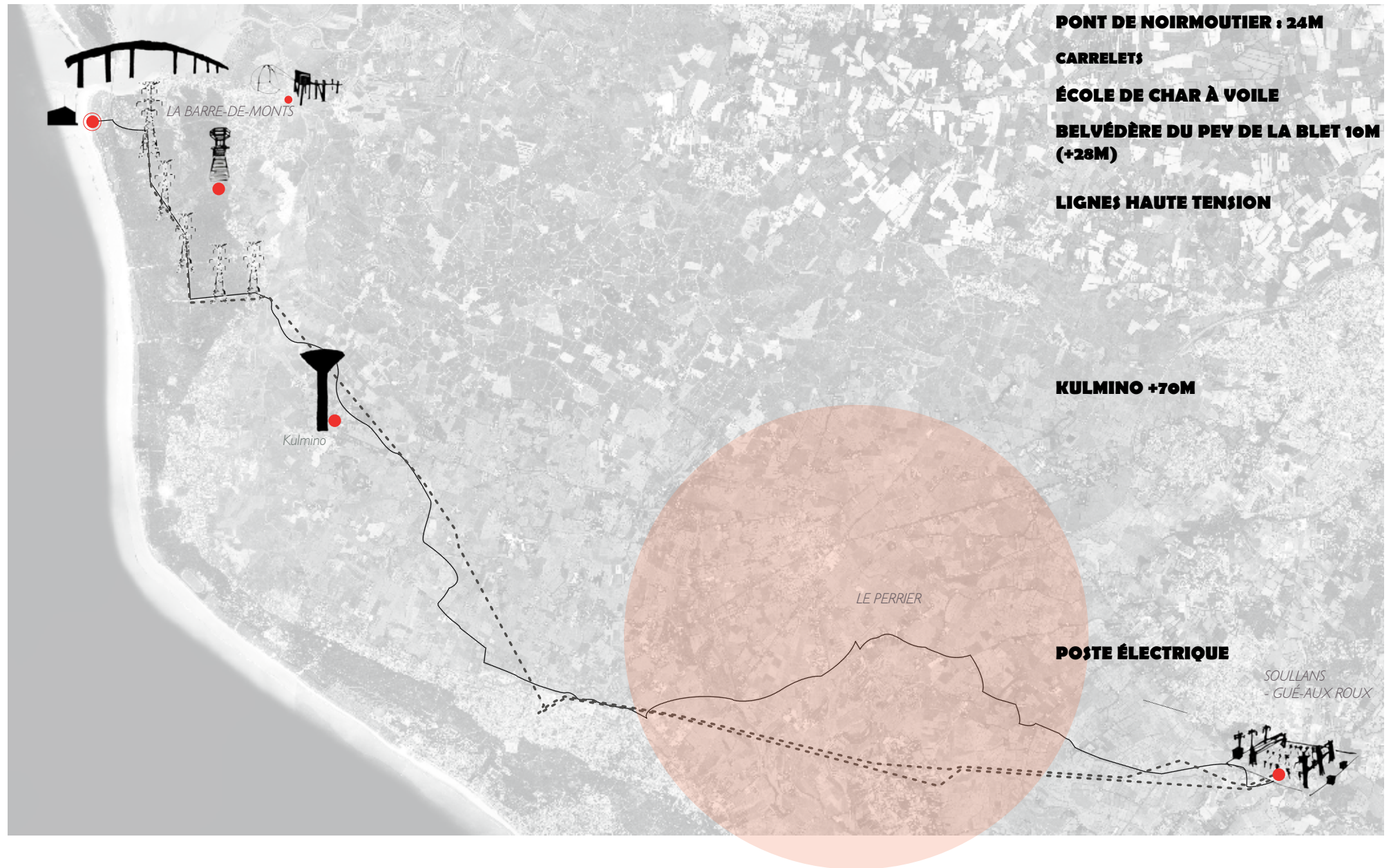
Sur cette dernière séquence, l'itinéraire se cale à nouveau aisément sur la ligne souterraine. Il nous entraîne dans les terres par un labyrinthe de bocages de plus en plus dense. Le poste électrique est dissimulé par ce réseau de haies, sa découverte est une surprise. L'environnement proche du poste électrique est hétérogène et dégradé (déchetteries, zones de stockage...). Le futur poste de Gué-aux-Roux fera l'objet d'une insertion paysagère forte.

C'est l'occasion d'engager d'un projet de paysage sur l'ensemble du secteur pour mettre en valeur l'énergie et repenser la gestion des déchets.

- Ligne énergétique
- Itinéraire proposé
- Alternative d'itinéraire possible
- PR ou GR existant

2.2. SIGNAUX, REPÈRES

DES OBJETS PAYSAGERS MONUMENT, MARQUEURS IDENTITAIRES DU TERRITOIRE



Des infrastructures paysagères ressortent sur l'horizon et fonctionnent comme des «objets-monuments». Ce sont des marqueurs identitaires du territoire: le pont, Kulmino et les châteaux d'eau, le belvédère, le poste de char à voile, le poste électrique, les clochers aussi parfois. Les éoliennes du futur parc vont venir s'ajouter à ces repères. Ces points constituent des relais et des repères dans les itinéraires esquissés.

Une liaison, un relai est à identifier ou à inventer pour assurer une continuité dans la séquence autour du Perrier.



SIGNALÉTIQUE COMMUNE

Pour comprendre ces objets territoriaux comme parties d'un ensemble plus large, ceux qui servent directement de points de repère et d'ancrage pour l'itinéraire de l'énergie (notamment Kulmino et le poste électrique de Soullans) gagneraient à avoir une signalétique commune.

Comme dans l'exemple ci-contre, la reprise du lettrage coloré (et éventuellement de la typographie) de l'école de char à voile sur les autres «monuments repères» peut créer une identité visuelle commune.

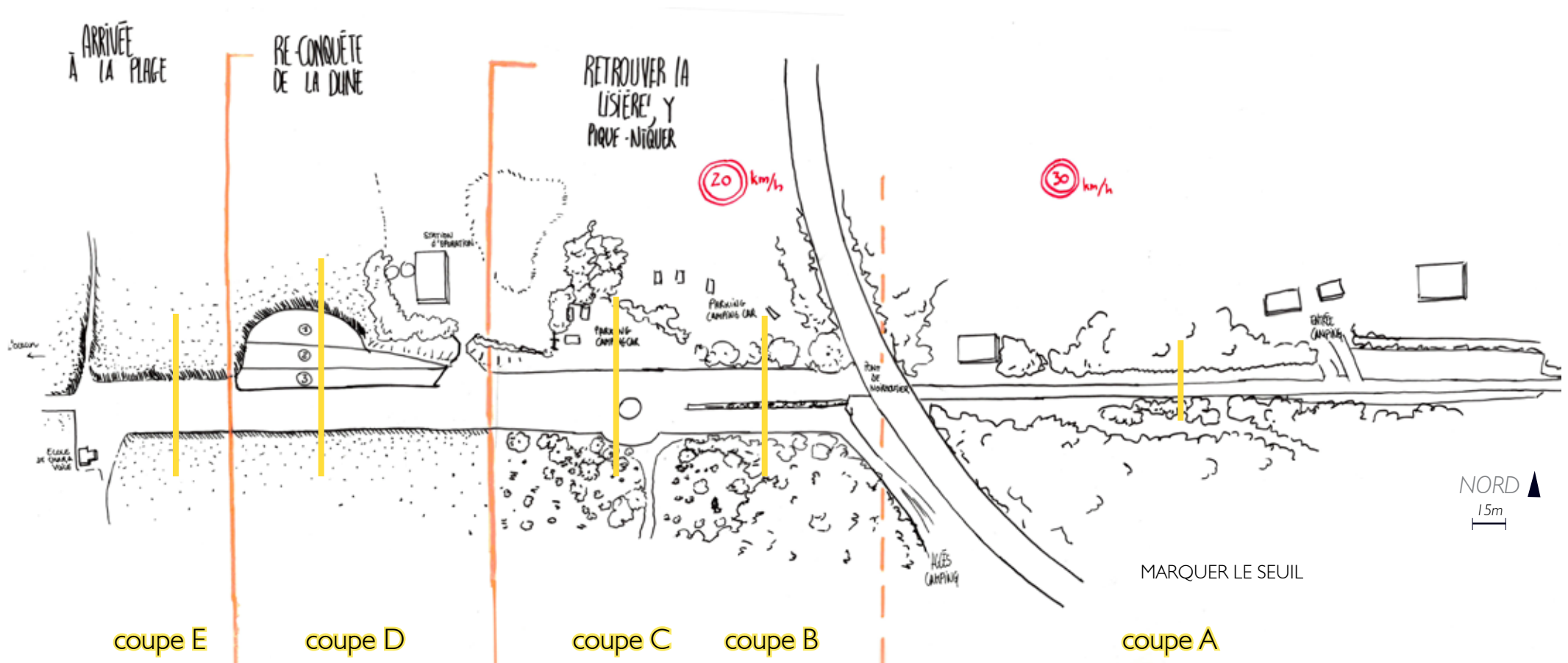


Poste électrique de Soullans (en haut)

Poste hydro-électrique dans les Asturies (en rouge)

2.3. MONTER À LA PLAGE : VISION ET INTENTIONS PAR SÉQUENCE

UNE ARRIVÉE SUR LA PLAGE SÉQUENCÉE PAR LES MILIEUX ET LES AMBIANCES DU SITE



ARRIVÉE À LA PLAGE

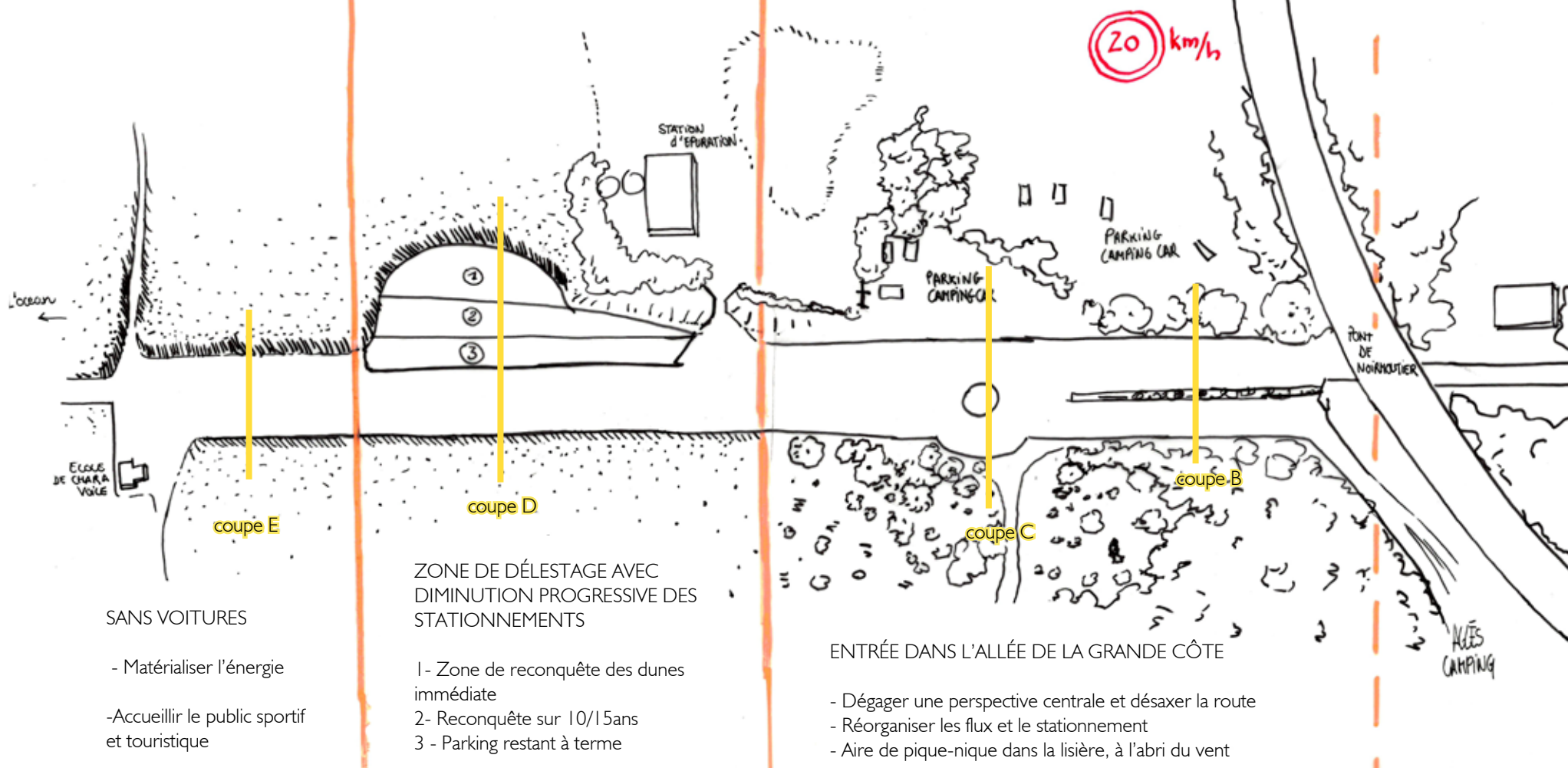
- Ouvrir la perspective et découvrir la vue de la plage

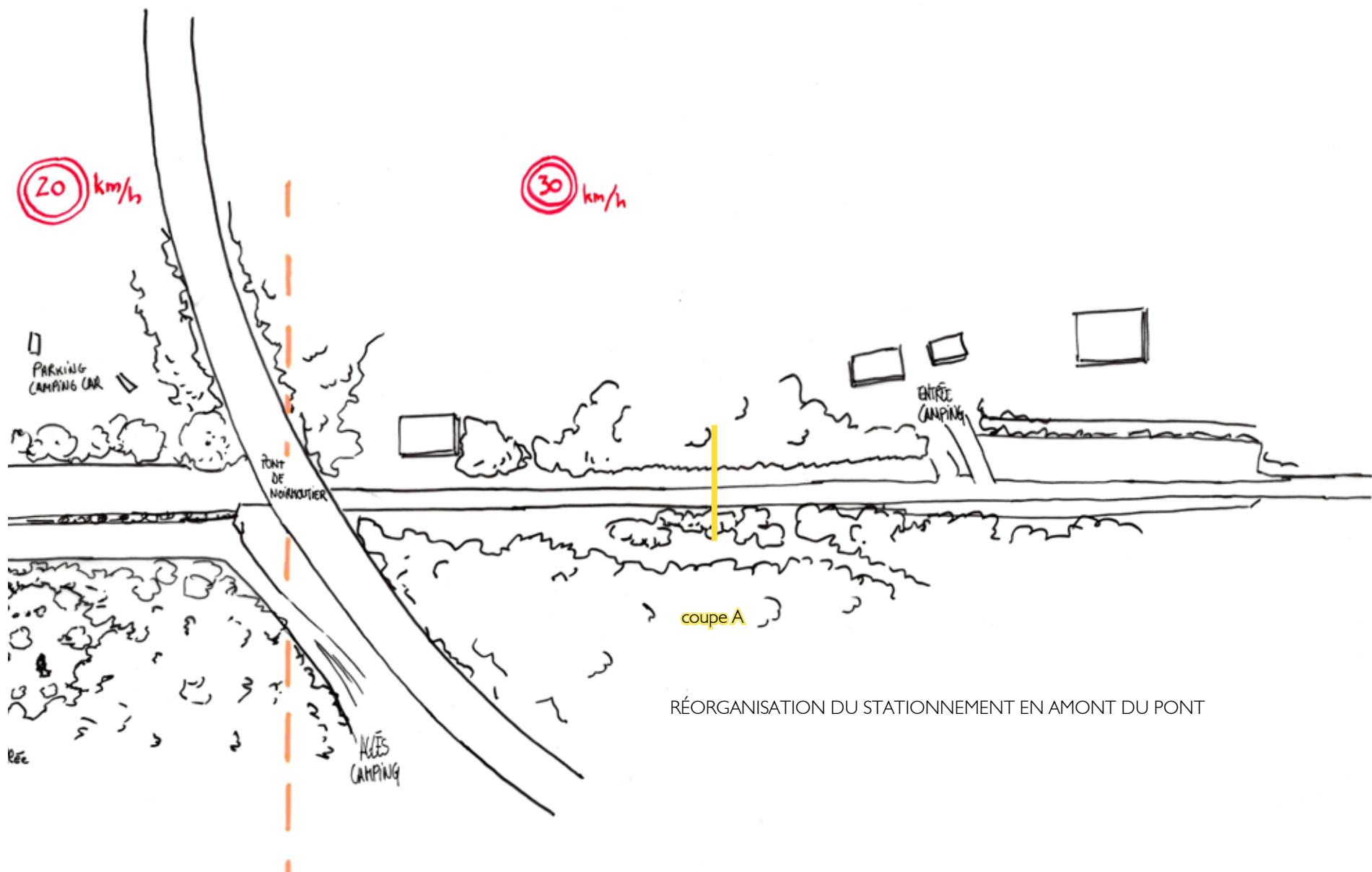
RE-CONQUÊTE DE LA DUNE

RETROUVER LA LISIÈRE, Y PIQUE-NIQUER

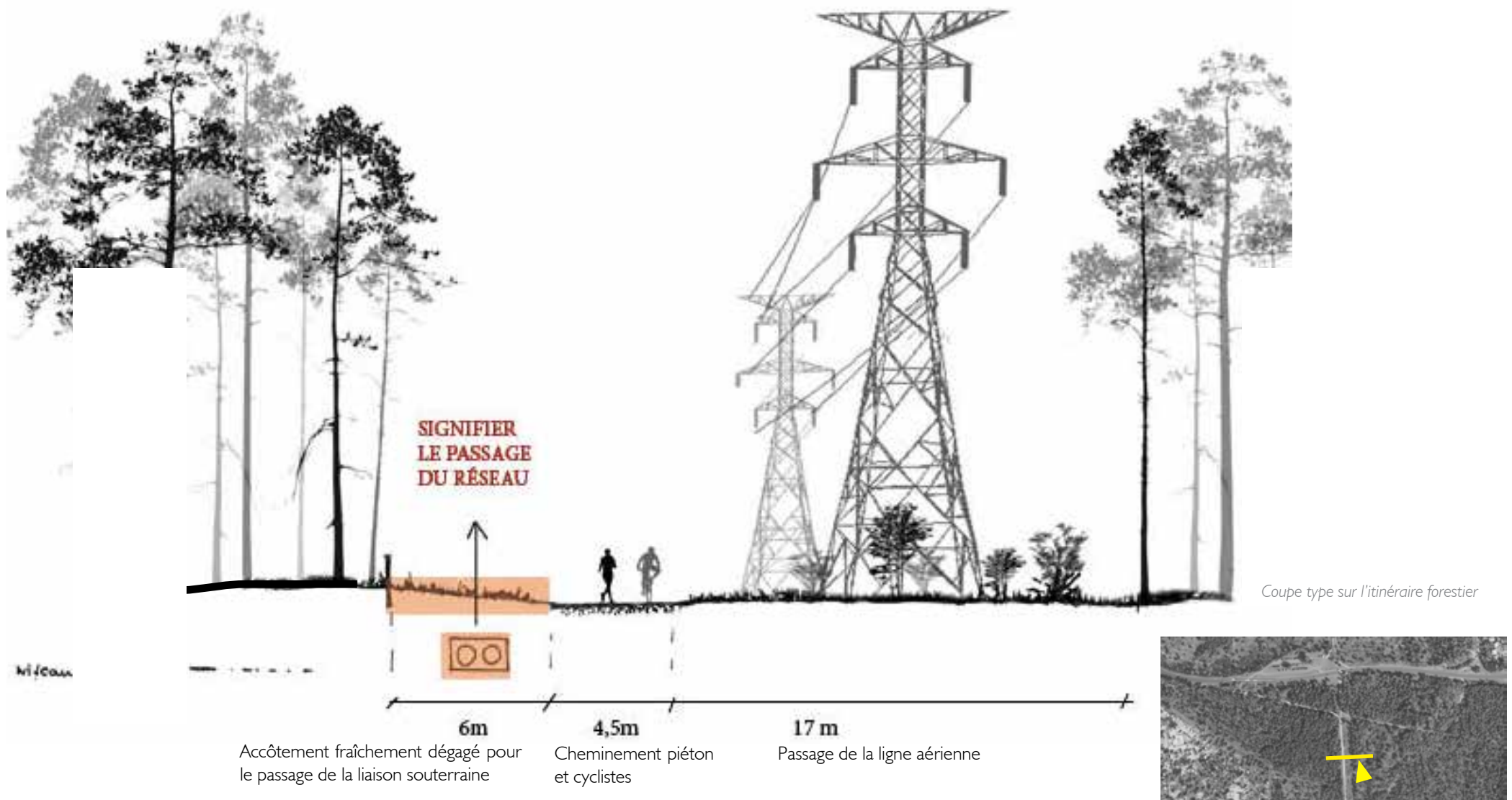
NORD ▲

15m

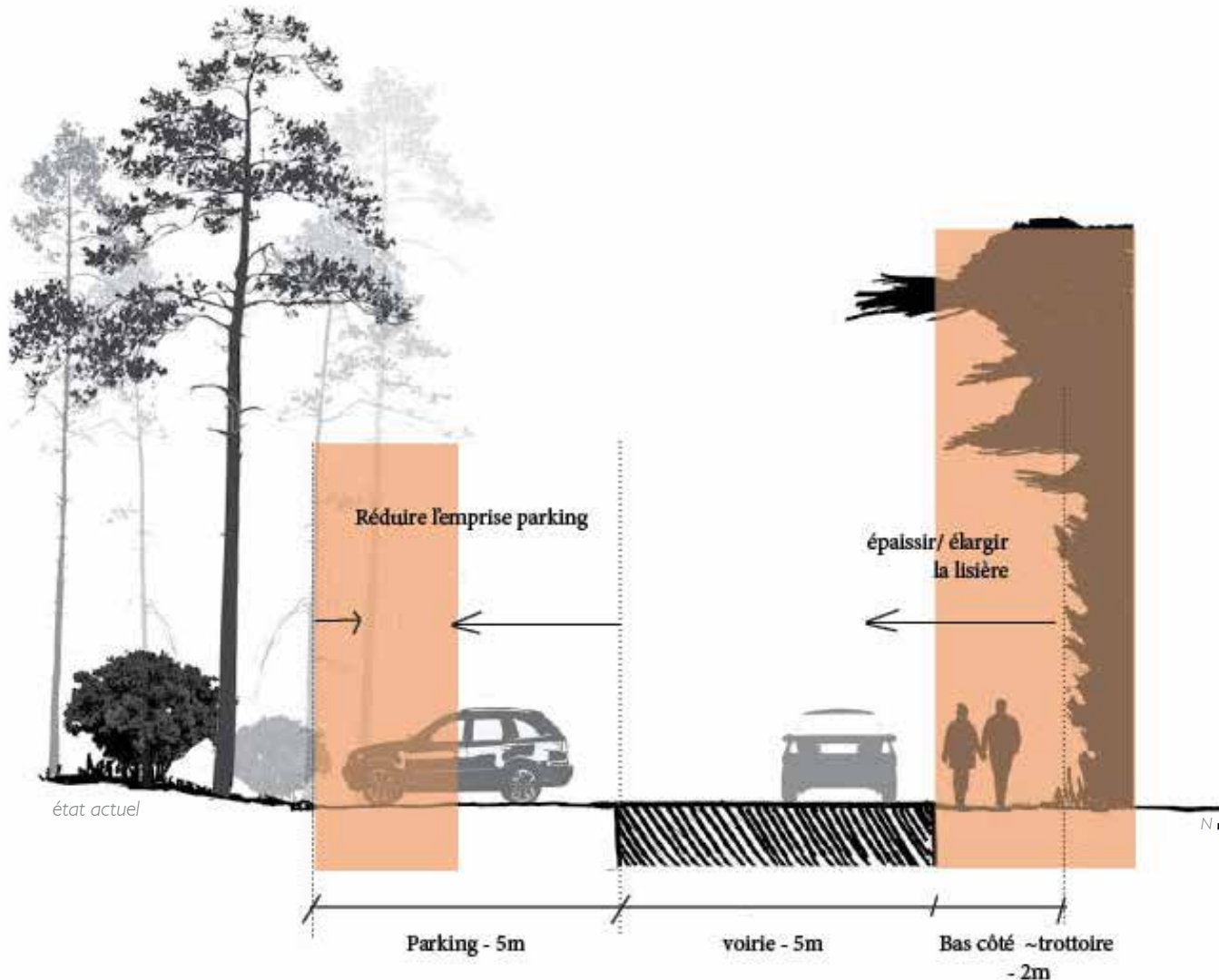




CHEMINER ENTRE LES LIGNES ÉNERGÉTIQUES



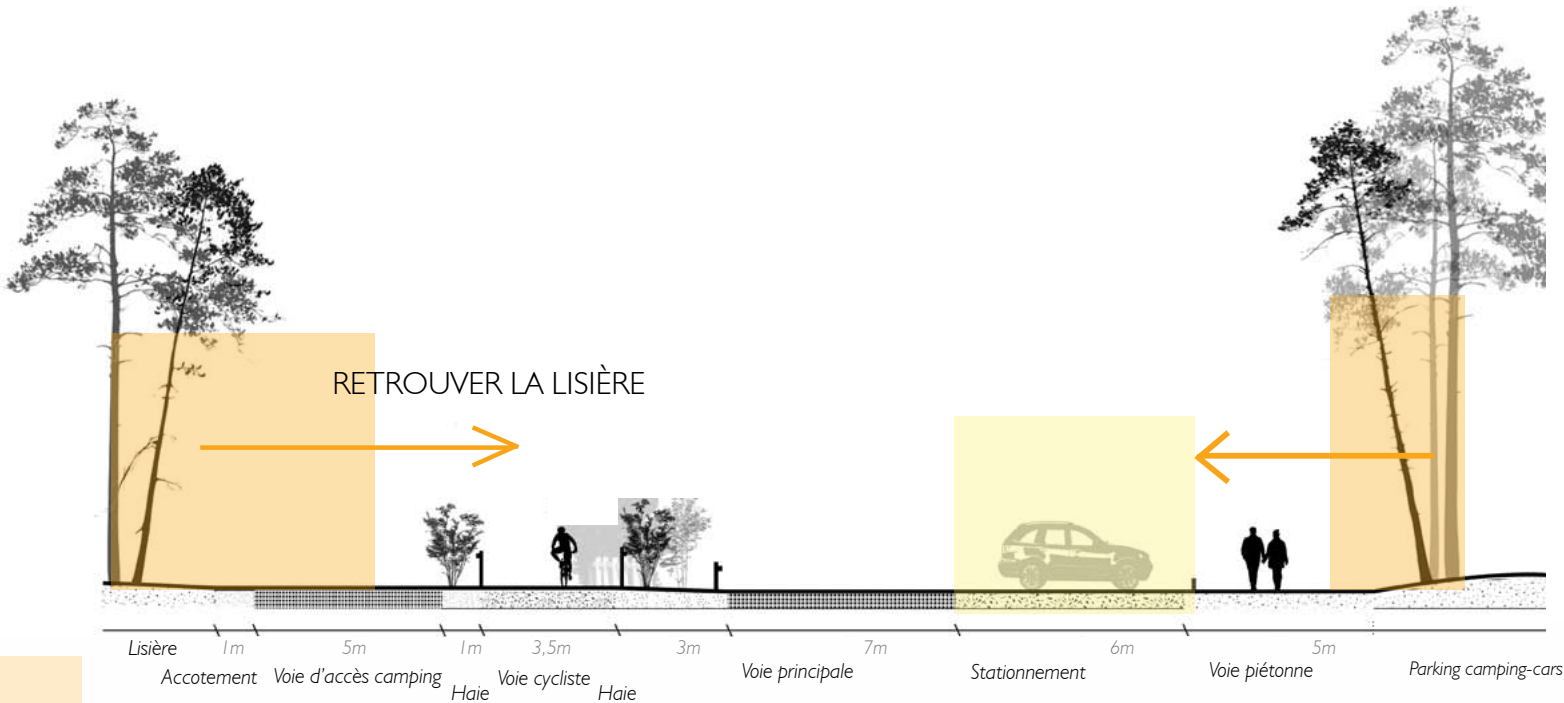
MARQUER LE SEUIL : AVANT LE PONT COUPE A



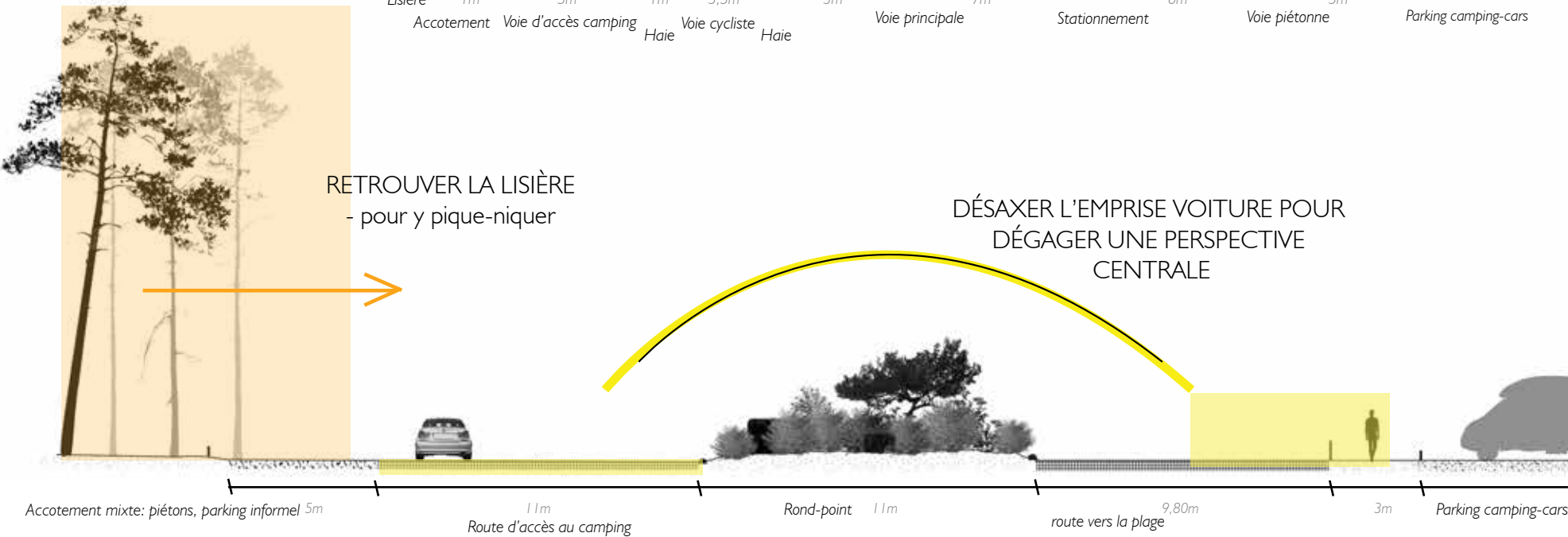
À l'est du pont, les emprises en rive de la route de la Grande Côte permettent d'envisager un rétrécissement de la largeur de la chaussée. Cela implique un stationnement linéaire et un passage en zone 30, pour une rue plus apaisée, avec mixité de circulation. Des alternatives de cheminement existent pour les piétons et les vélos, mais doivent être revues et mieux signalées.

PIQUE-NIQUER DANS LA LISIÈRE

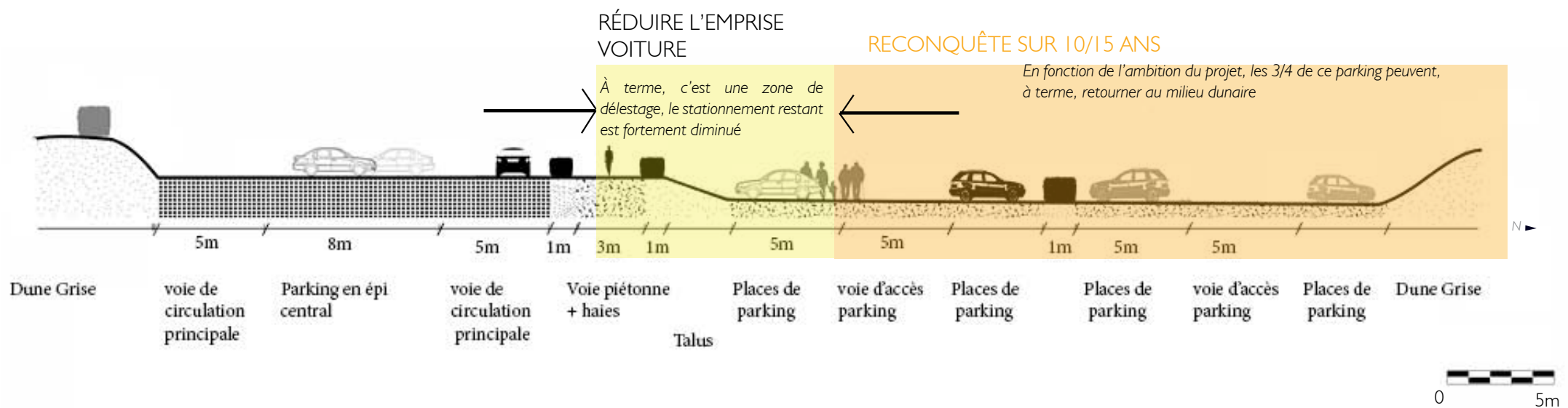
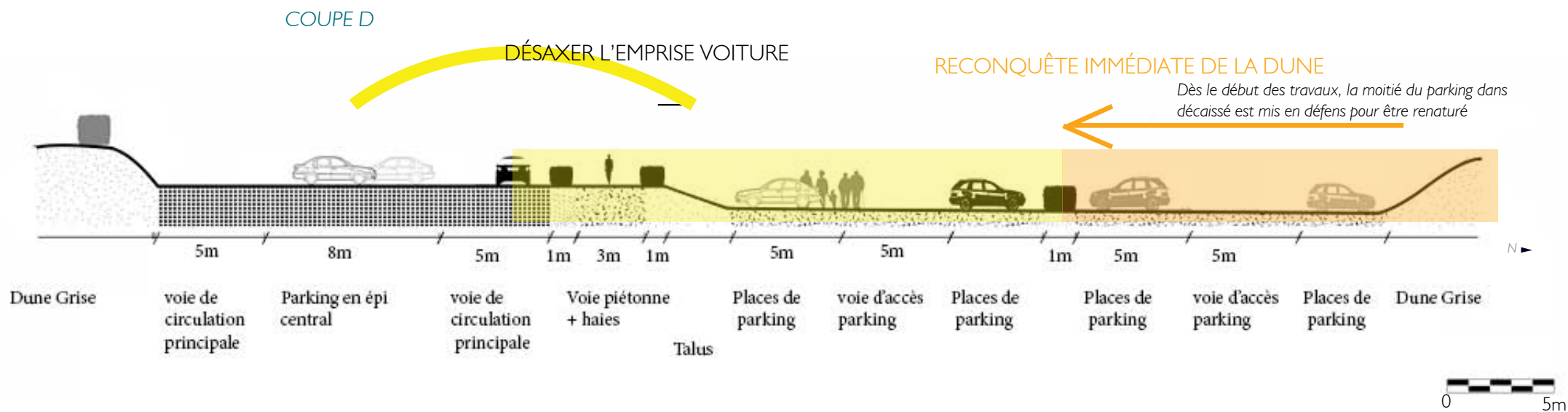
COUPE B



COUPE C



RECONQUÉRIR LES DUNES



ENTRÉE DE LA PLAGE

COUPE E

DÉCLOISONNER L'ALLÉE CENTRALE

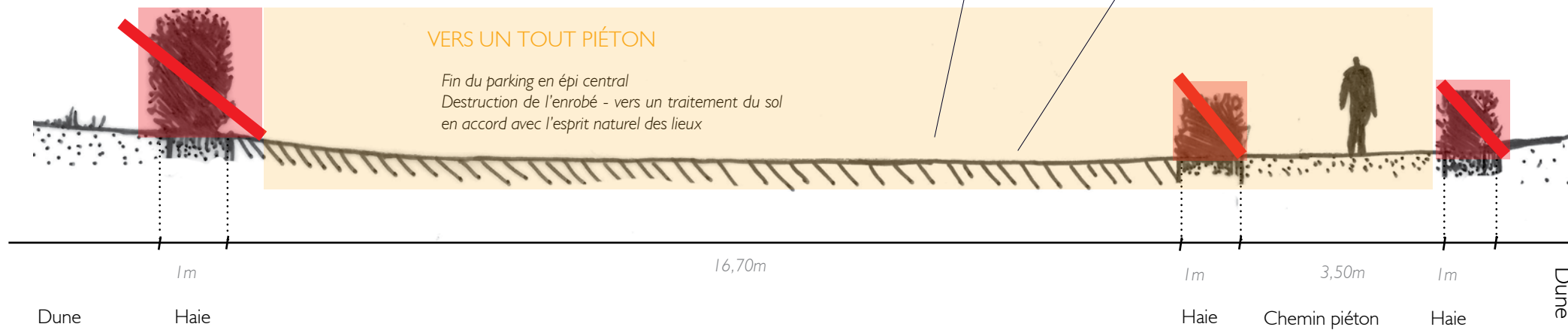
- Ouvrir la perspective et découvrir la vue de la plage

VERS UN TOUT PIÉTON

Fin du parking en épi central
Destruction de l'enrobé - vers un traitement du sol
en accord avec l'esprit naturel des lieux

Accueillir le public sportif et touristique

Matérialiser l'énergie



03.

Projet : Atterrir à la plage de la Grande
Côte

3.1. FONCTIONNEMENT DANS UN RÉSEAU QUI PRIVILÉGIE LES MOBILITÉS DOUCES



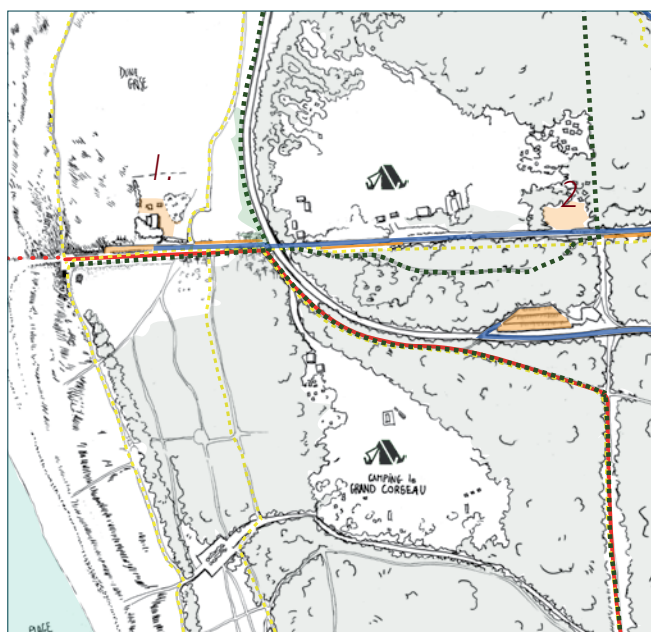
Plusieurs conditions sont nécessaires au projet de reconquête :

- Mise en place d'une navette passant par les pôles majeurs de la ville de la Barre-de-Monts et de Fromentine
- Desserte par l'itinéraire des campings, et connexions aux voies piétonnes et cyclables
- Mise en place de parkings-relais
- Création d'équipements pour les cyclistes (pompes à vélo, pôles de location) pour favoriser ce moyen de déplacement
- Réduction de la place de la voiture et la limitation de la vitesse (zone 30 et zone 20) au profit des mobilités douces.

Le site de la station d'épuration, qui est amenée à disparaître (1) et celui de l'ancienne colonie (2) apparaissent comme des sites dont les transformations futures pourraient prévoir l'accueil de stationnement d'appoint.

Les stationnements de la ville sont à reconsidérer comme des aires de stationnement alternatives, certaines pourraient être ciblées comme points-relais où l'on peut déposer sa voiture pour ensuite prendre la navette.

-  Itinéraire de la «ligne énergétique»
-  Boucle proposée pour la navette Barre-de-Monts- la Grande Côte
-  Cheminements piétons (principaux)
-  Itinéraire Piste cyclable «vélolyssé»
-  Aires de stationnement à reconsidérer en alternative au parking de la Grande Côte



ZOOM 1



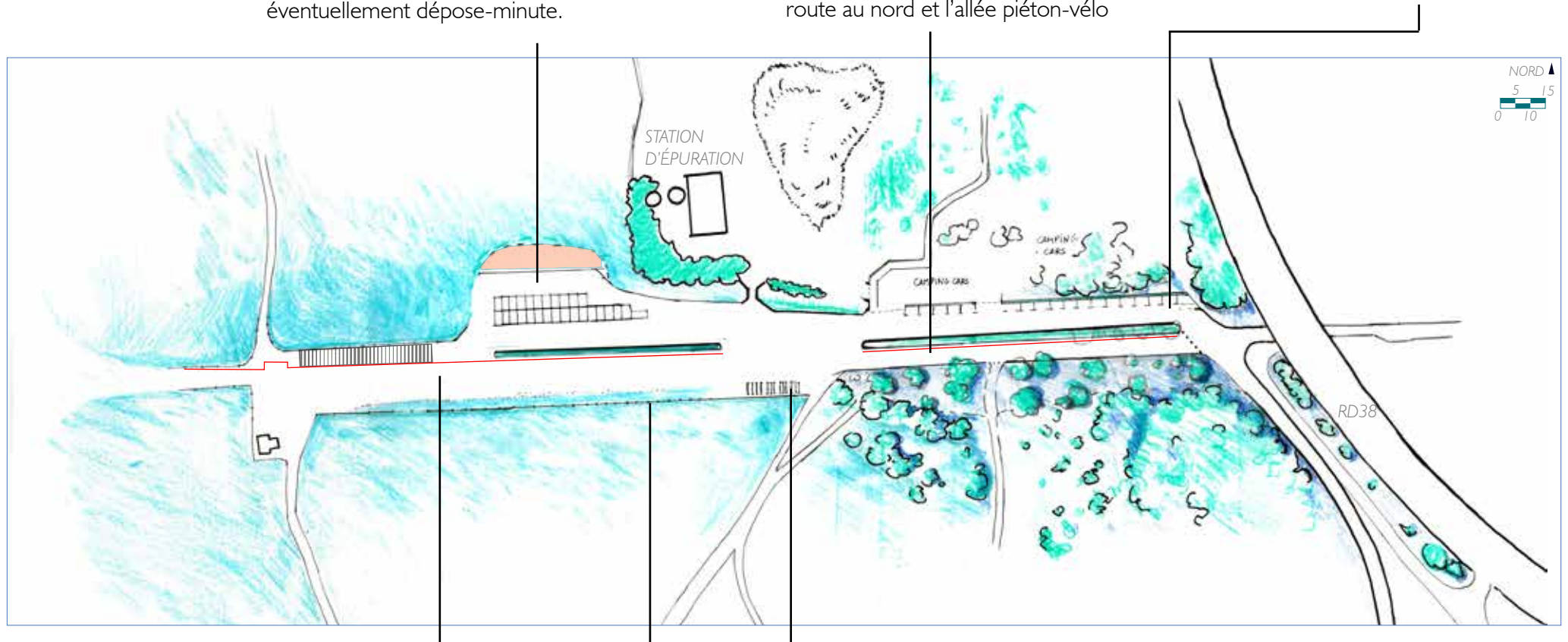
ZOOM 2

3.2. ESQUISSE - PROJET INTERMÉDIAIRE POSSIBLE

Reconquête des dunes au nord-ouest avec réduction du parking engravé. Plusieurs étapes possibles en fonction de l'ambition du projet. L'idée est de ne maintenir à terme que quelques places services, PMR et éventuellement dépose-minute.

Création d'une allée piéton-vélo généreuse au droit du passage des câbles de raccordement RTE et reconquête des paysages de lisière forestière. Replantation d'une bande boisée entre la route au nord et l'allée piéton-vélo

Désaxer la route vers le nord, et recalibrer le dispositif de stationnement (côté nord) le long de la voie nouvelle



L'allée piéton-vélo devient généreuse dans la traversée des dunes jusqu'au niveau de l'école de char à voile : cela permet d'offrir une ouverture visuelle et d'apprécier les paysages dunaires au moment où on découvre l'océan.

Débordement des dunes au bord sud de l'allée centrale : réensablement de la bande latérale contre la dune actuelle

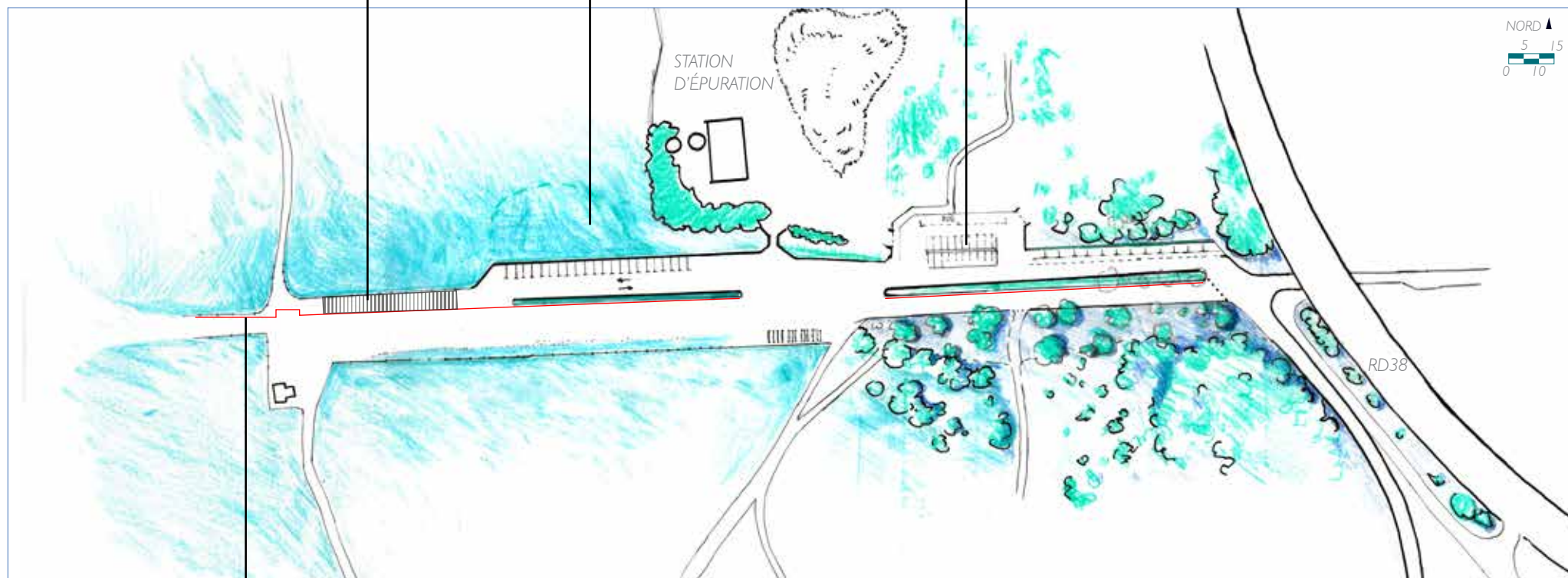
Des ranges-vélos sont placés en amont, contre la limite sud de la dune. La capacité d'accueil des vélos doit être au minimum doublée (voire triplée) par rapport à celle d'aujourd'hui.

2. ESQUISSE - PROJET DÉFINITIF

Une structure linéaire s'accroche à la ligne rouge au droit de l'ouvrage de jonction enfoui (RTE). Elle rassemble en limite nord les équipements d'accueil pour la détente et les activités de la plage : banquettes, tables, ombrière, douche, vestiaire de plage, panneaux d'informations.

Reconquête maximale de l'espace dunaire

Limiter l'espace dédié à la voiture au niveau de la station d'épuration, avec mise en place d'un retournement autour d'une placette de stationnement au niveau de l'accès à l'aire de camping-car. Ce dispositif s'installe partiellement sur l'aire, mais permet de ménager une plate-forme d'arrêt pour les bus, de maintenir l'accès aux espaces de stockage du club de char à voile et de bien gérer les limites des espaces dédiés à la voiture.

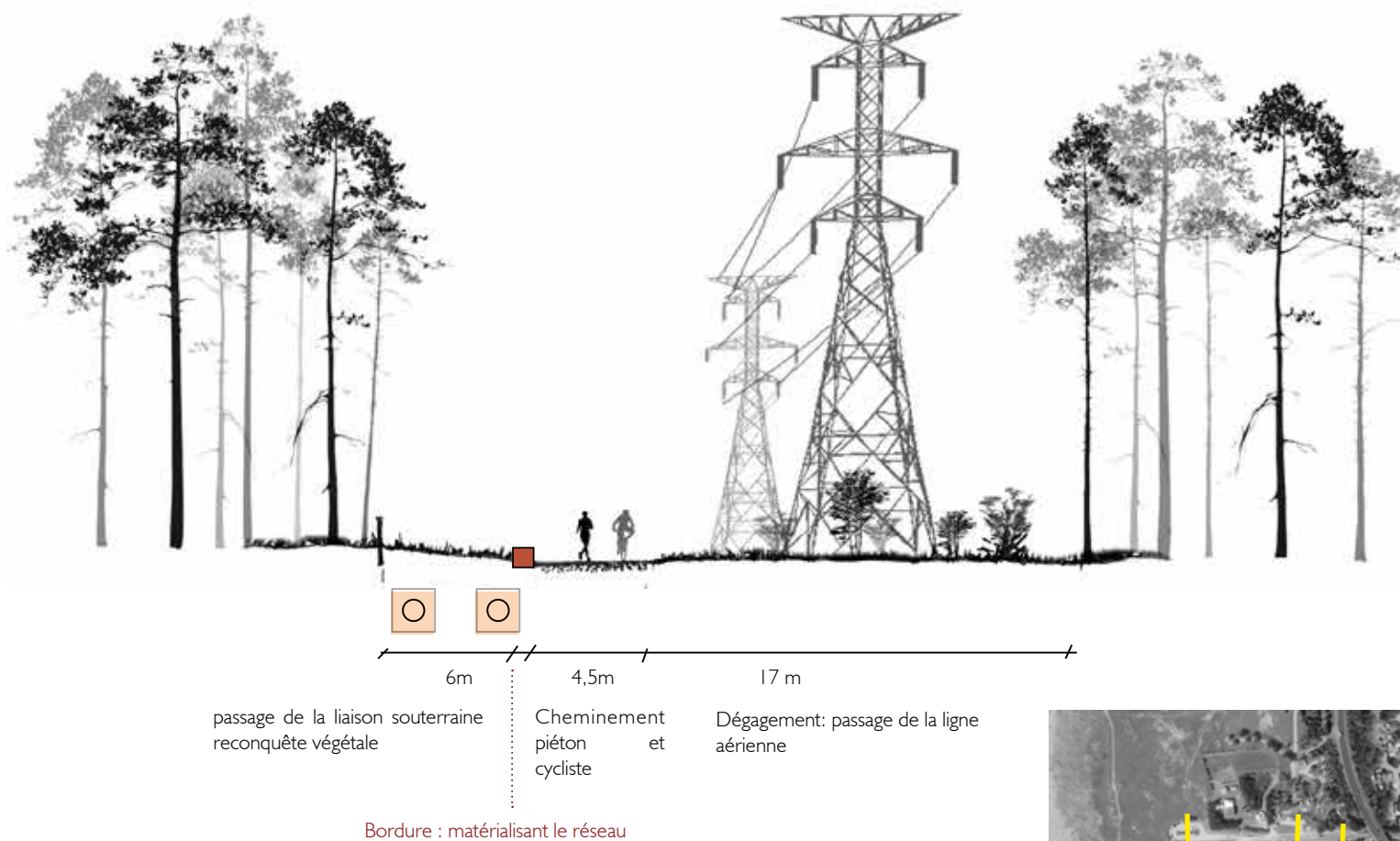


Évocation de la ligne de raccordement enterrée par une « ligne » colorée (rouge foncé, comme le graphisme évoqué précédemment) positionnée latéralement au nord de la ligne électrique. Cette ligne se matérialise par une bordure en bois qui peut parfois temporairement disparaître ou s'élever pour devenir une assise ou soutenir quelques éléments de mobilier.

Au contact de la plage, mise en valeur de la relation visuelle au futur parc offshore par un dispositif plastique décliné à partir de l'idée de la ligne rouge, plutôt du registre du land art.

3.3. L'ARRIVÉE SUR LE SITE PAR SÉQUENCE

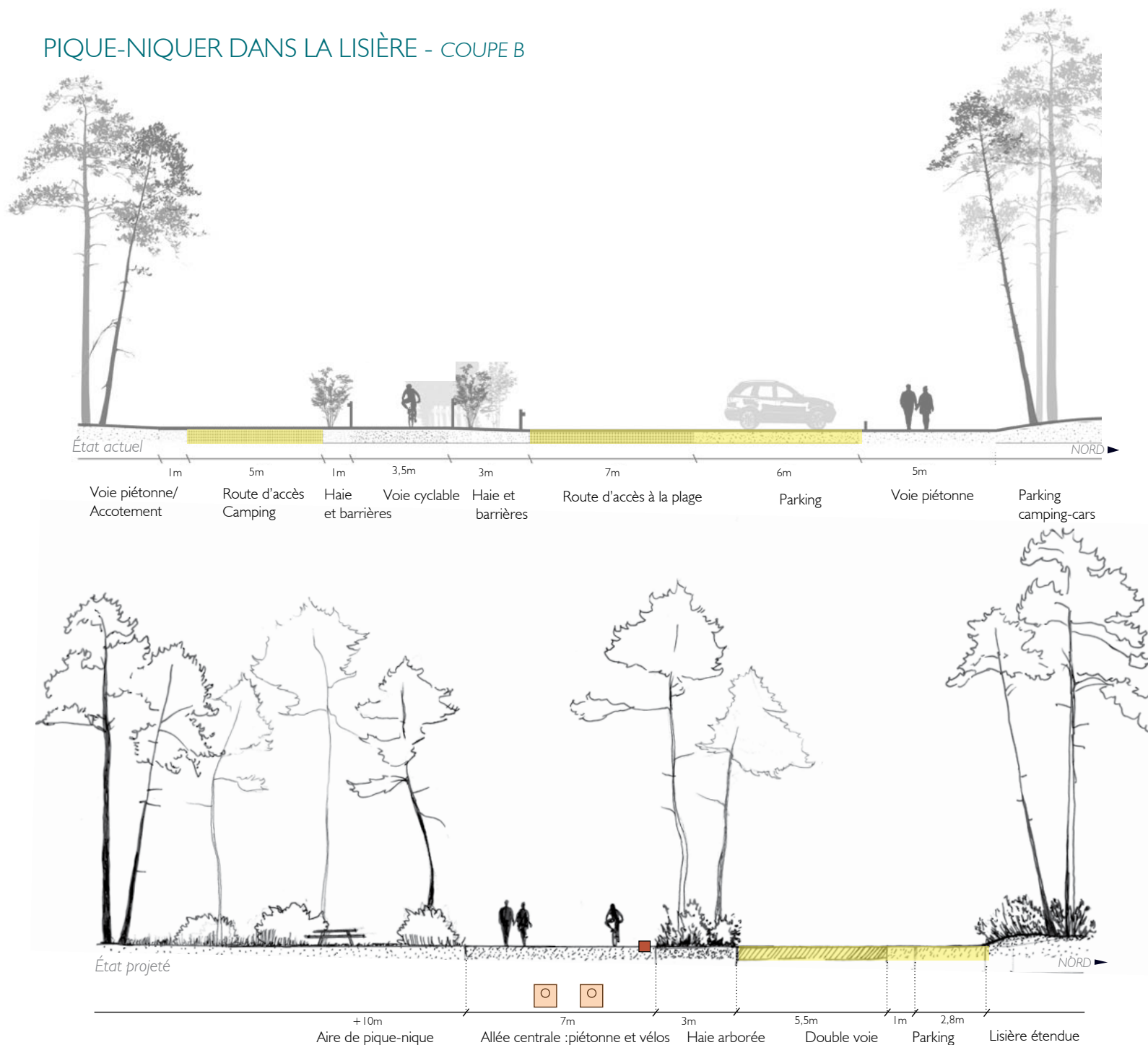
CHEMINER ENTRE LES LIGNES ÉNERGÉTIQUES - COUPE TYPE SUR L'ITINÉRAIRE FORESTIER



Au-delà du site d'atterrissage de la Grande Côte, plus loin sur le chemin de la ligne énergétique souterraine, la ligne rouge mérite d'exister pour signifier le passage de l'énergie. On peut retrouver une déclinaison de cette ligne dans la traversée de la forêt: la ligne rouge apparaît par séquence le long de la promenade proposée.

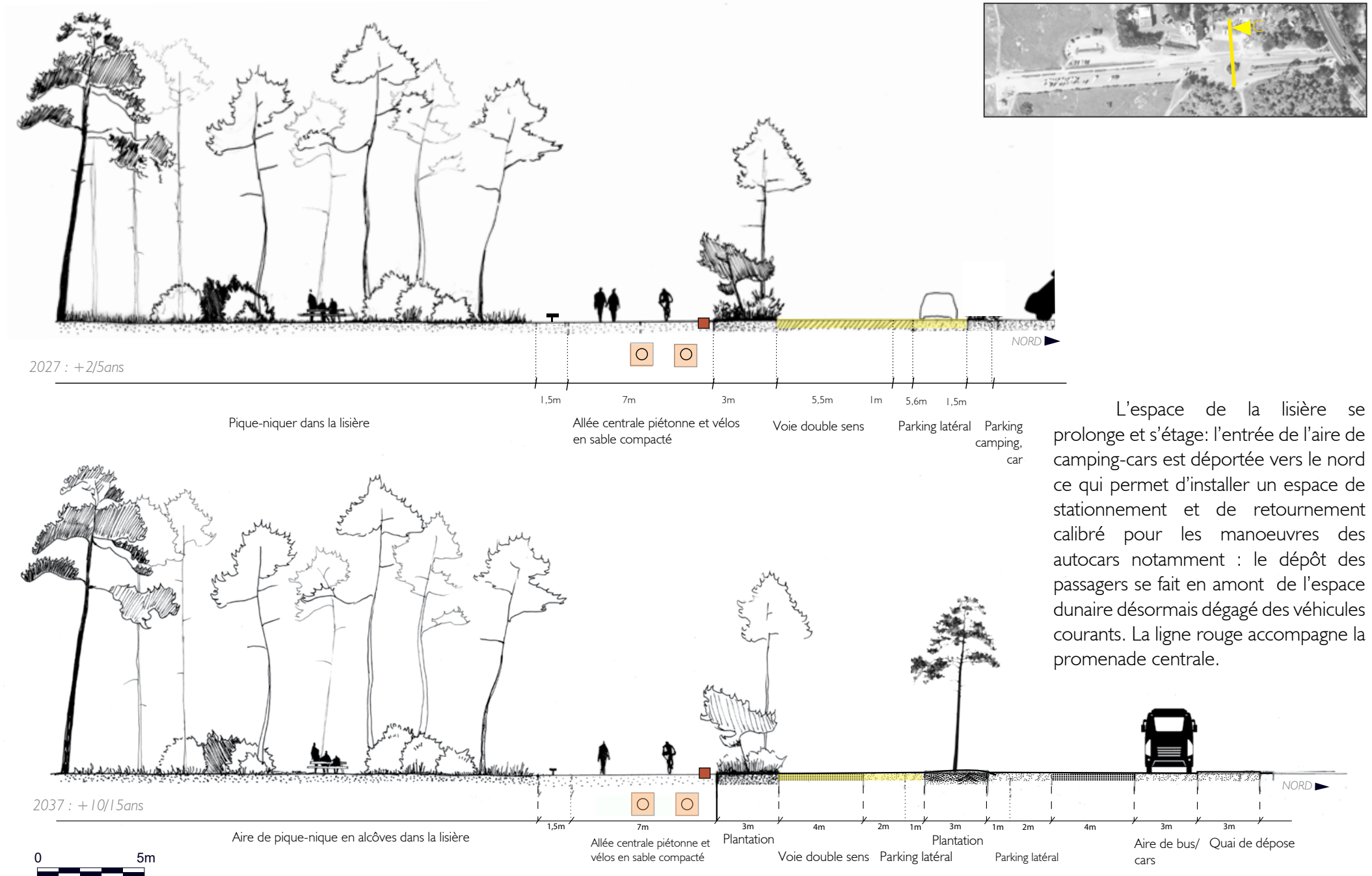


PIQUE-NIQUER DANS LA LISIÈRE - COUPE B

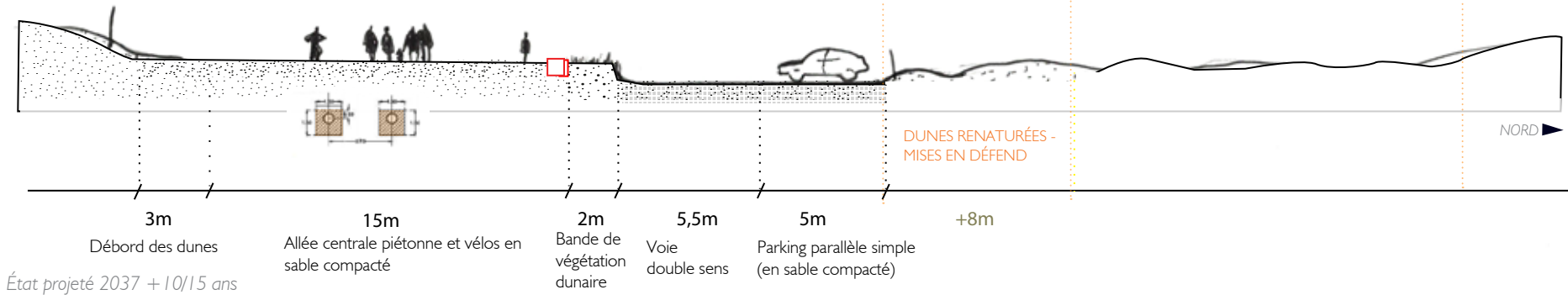
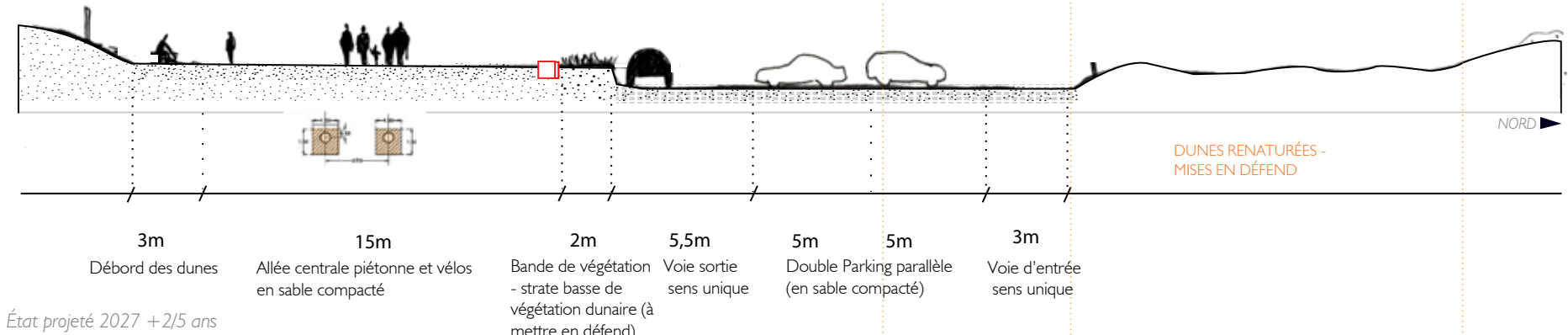
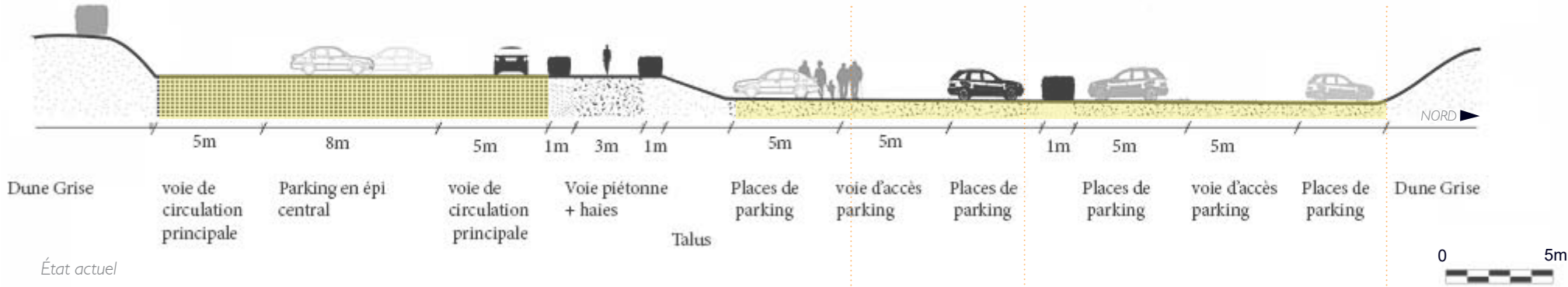


La voie d'accès est réduite et décalée, le stationnement est orienté latéralement pour réduire au maximum la faille créée par la route. La limite nord avec le parking camping-cars est affirmée par une plantation. La lisière sud s'épaissit et accueille une aire de pique-nique sous forme d'alcôves et une allée centrale destinée aux piétons et aux cyclistes.

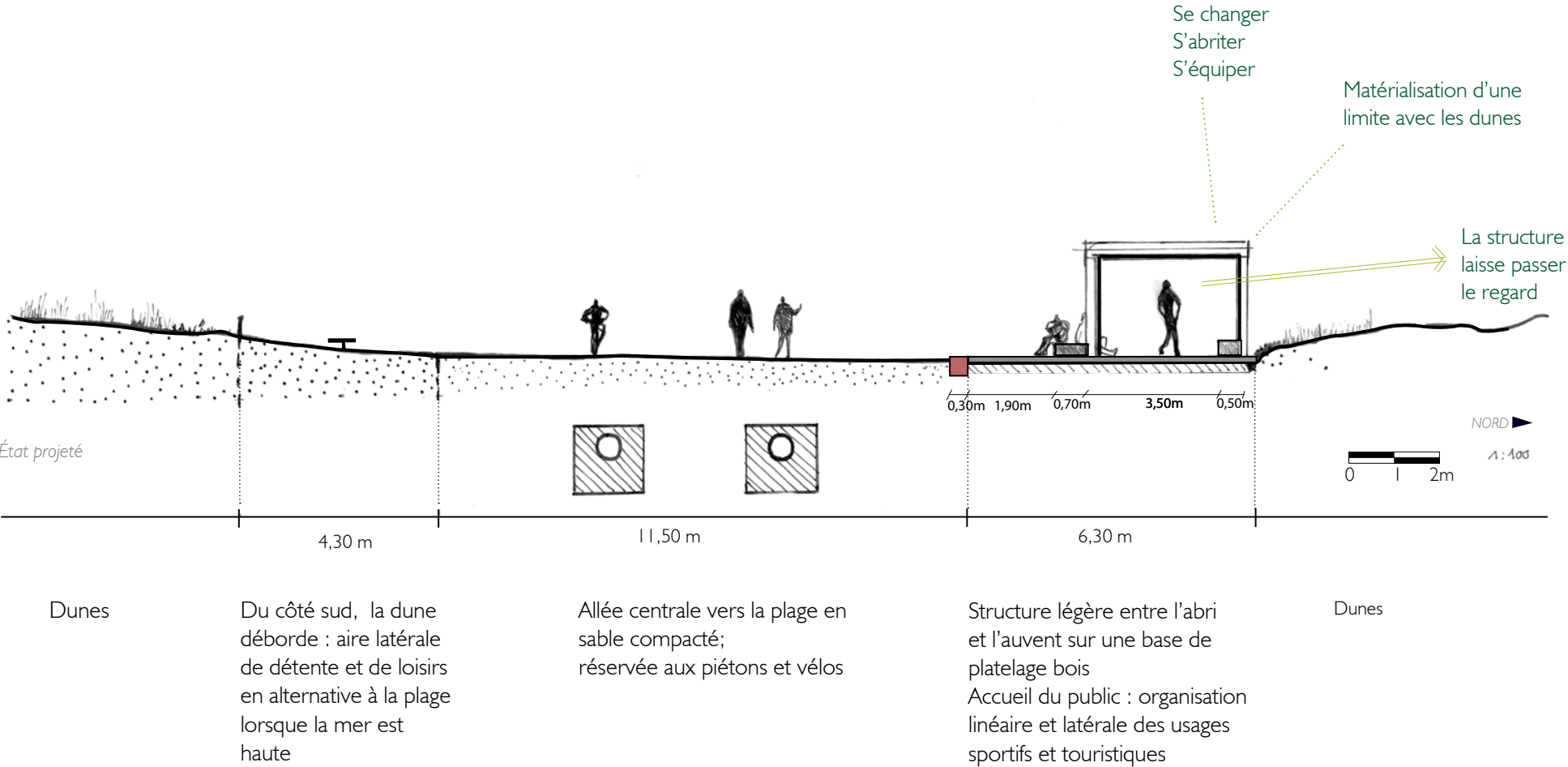
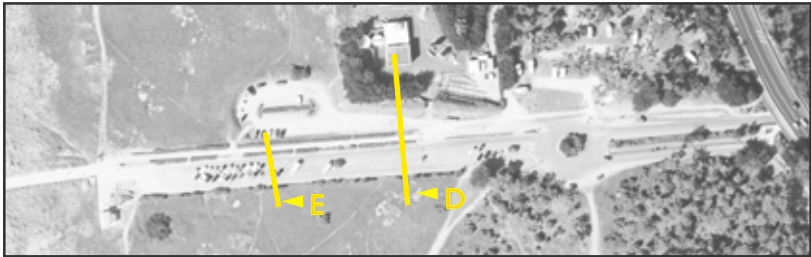
PIQUE-NIQUER DANS LA LISIÈRE - COUPE C



RECONQUÊTE DES DUNES - COUPE D

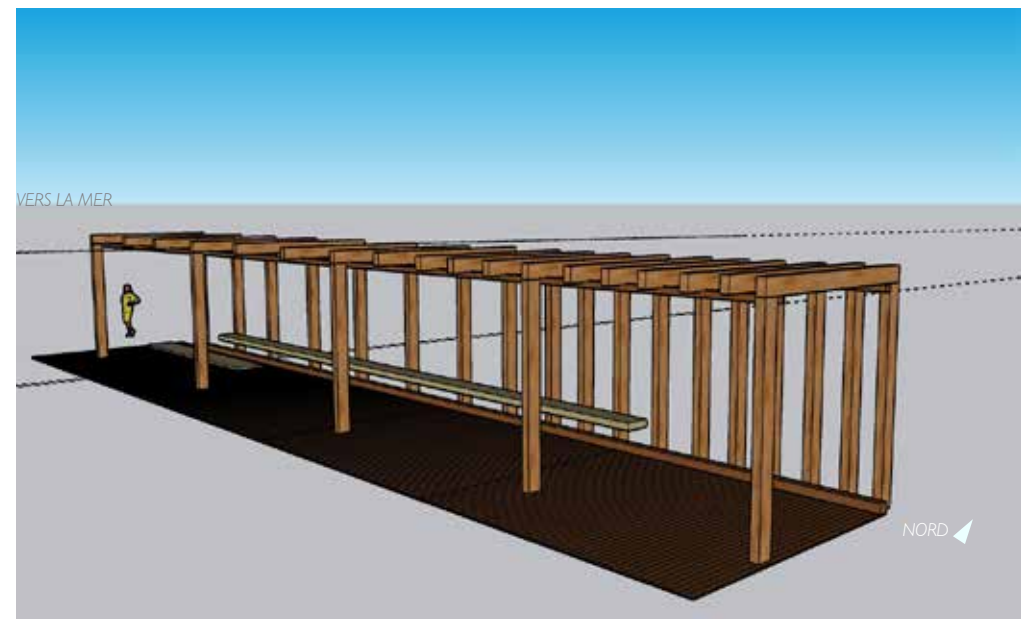
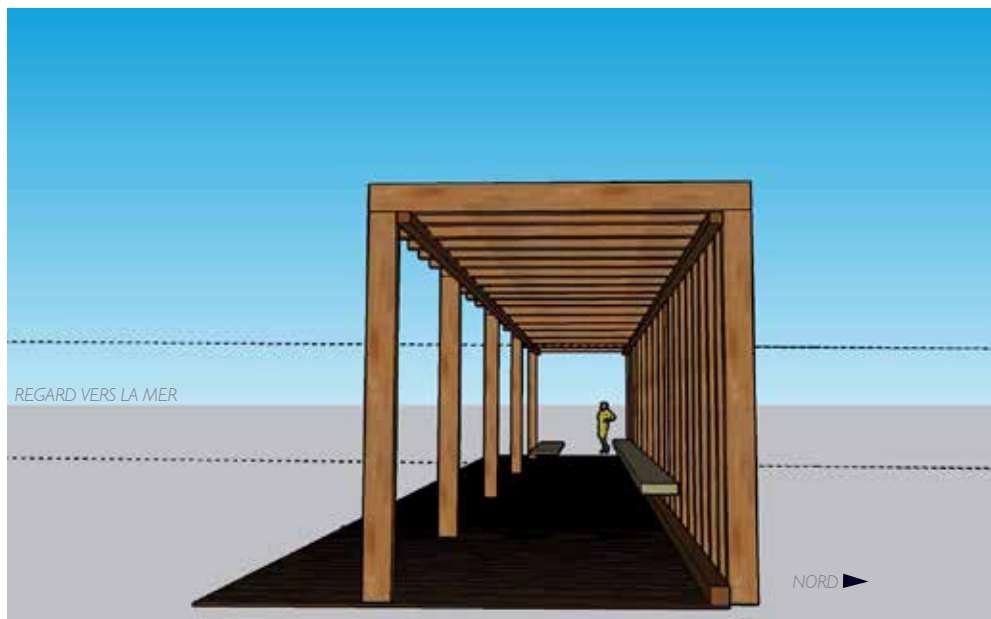
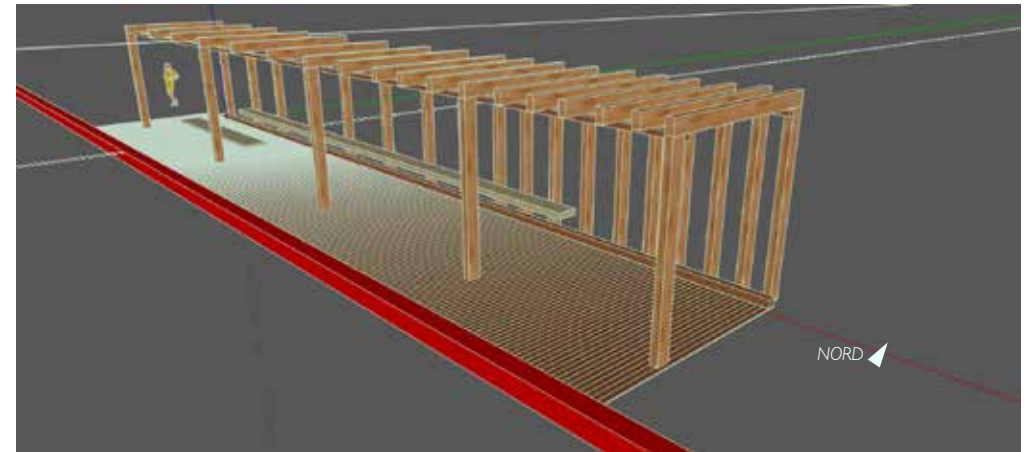


ENTRÉE DE LA PLAGE - COUPE E

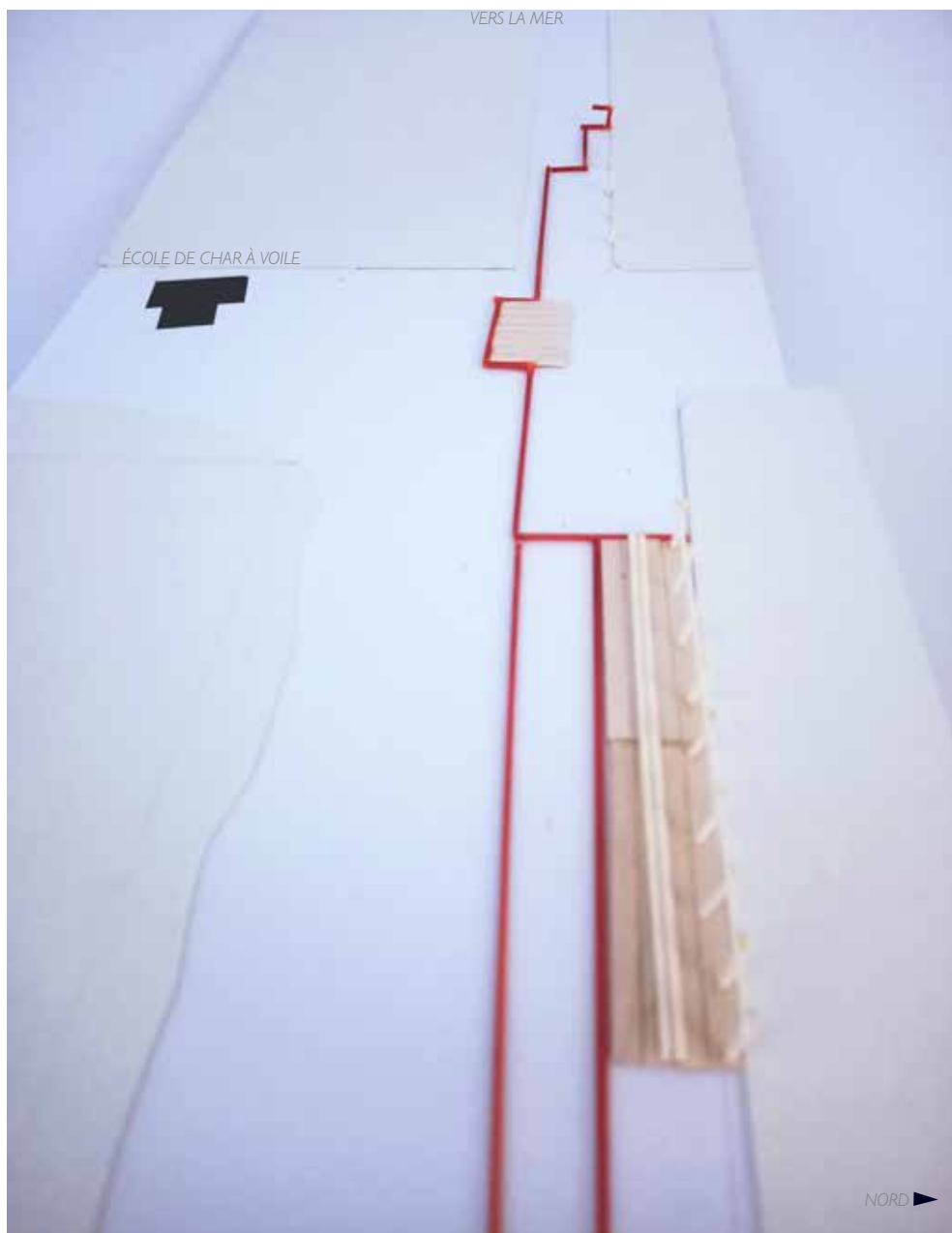


ACCUEIL DU PUBLIC ET RÉVÉLATION DU RÉSEAU ÉNERGÉTIQUE

La forme de la structure d'accueil du public a fait l'objet de recherches en 3D. La structure s'accroche à la ligne rouge (cf. dessin ci-contre). L'idée est d'aller vers une forme de type auvent en bois. Certaines parties peuvent être plus ou moins fermées pour accueillir les fonctions de douches ou de W.C, et/ou modulables pour protéger des intempéries, mais la structure ne doit pas pour autant cloisonner l'espace et cacher les vues.



MAQUETTE DE RECHERCHE

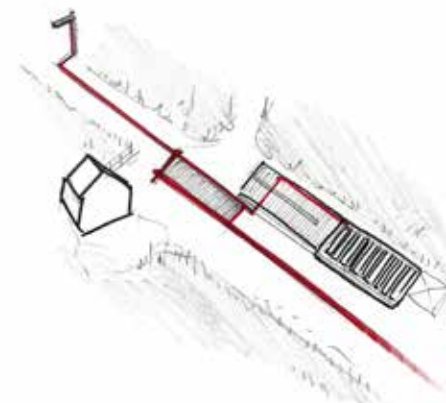


La maquette m'a permis de réfléchir au déploiement du dispositif dans l'espace, et particulièrement sur l'évocation de l'énergie en relation avec les usages du site. Comment articuler les usages et la relation à l'énergie ?

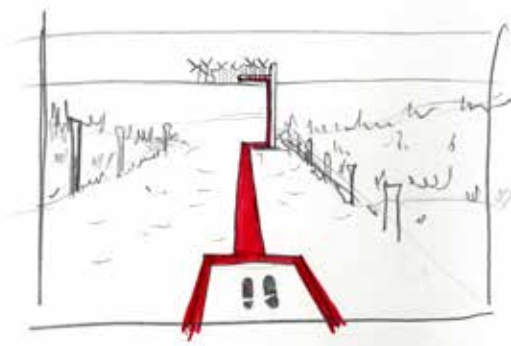
Dans une première approche l'idée était d'établir un rapport visuel entre la structure terrestre et les éoliennes au large, en utilisant des interventions de type Land Art pour pointer ou cadrer, et ainsi produire un effet d'optique.

Cette idée a ensuite été simplifiée: le parti pris est bien de s'inscrire dans la sobriété, on est ici plutôt dans le registre du Land Art.

La «ligne» doit se suffire à elle-même, il s'agit d'une évocation de la ligne énergétique. Elle est de grande ampleur parce qu'elle peut s'inscrire et se décliner tout au long de l'itinéraire sur plusieurs kilomètres ; c'est un geste fort, mais subtil.

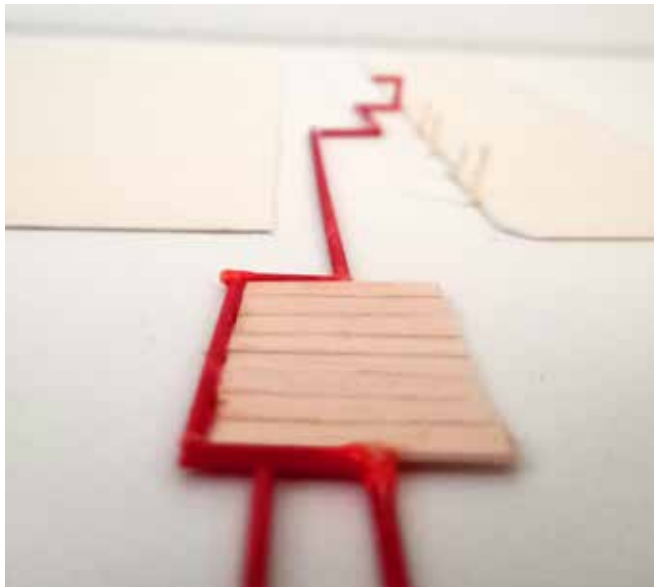
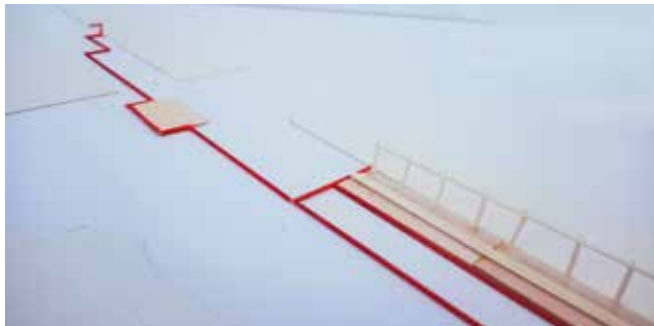
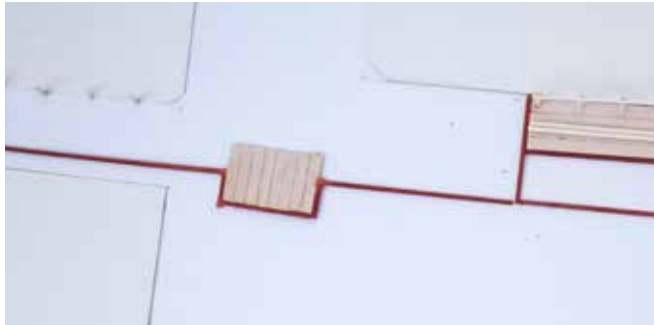


Croquis de recherche

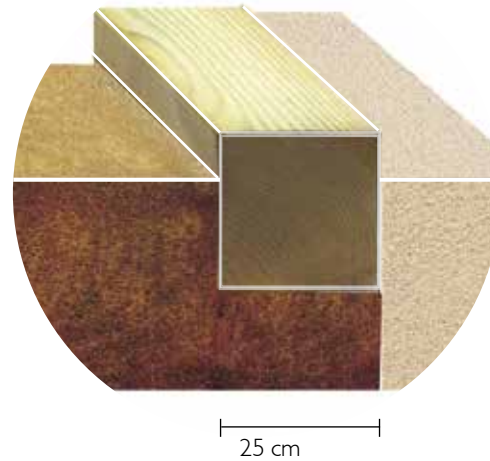


Land-Art : forme d'art consistant en intervention sur ou par l'intermédiaire de la nature et du paysage (peut parfois être de grande ampleur).

DÉTAILS DE BORDURE



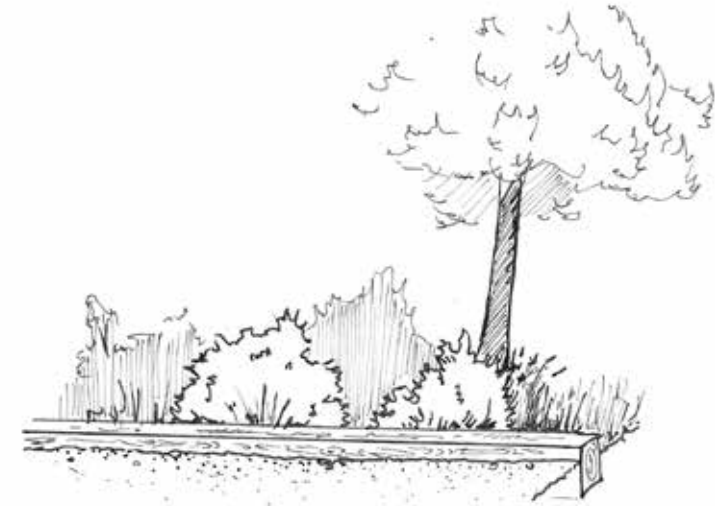
Maquette de recherche



La ligne se concrétise par une bordure épousant le contour de la chambre d'atterrissage en souterrain, on peut éventuellement imaginer que toute la surface du sol au-dessus de la chambre soit couverte d'un platelage-bois, comme le propose la maquette ci-contre.

La bordure qui se déploie dans l'espace peut se décliner: tantôt affleurante, tantôt plus élevée, elle peut faire office de protection alternative à des petites ganivelles, et servir d'assises. Elle peut tout à fait disparaître ponctuellement dans le sable, révélant et respectant ainsi la topographie naturelle.

DÉCLINAISONS



La ligne comme bordure affleurante



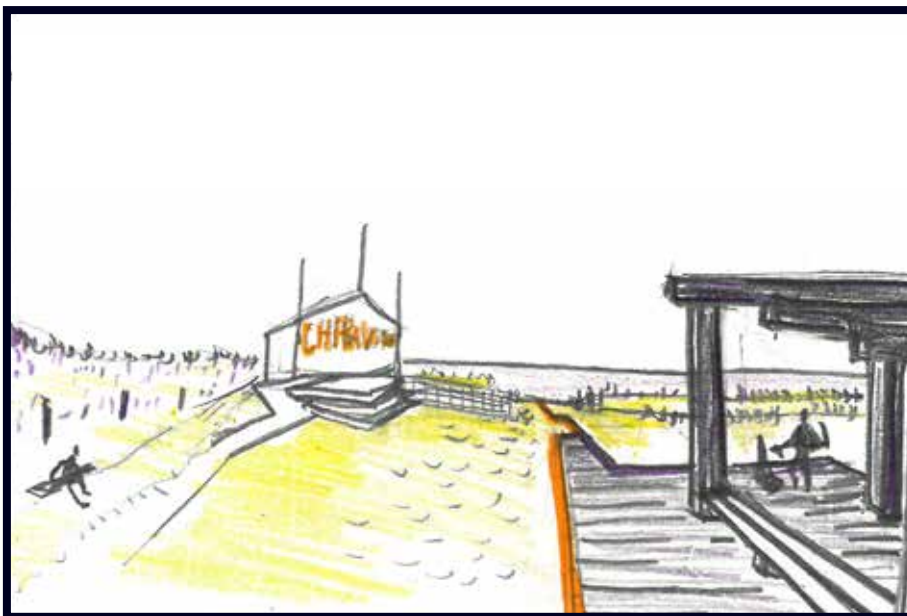
La ligne comme assise ou support d'assise



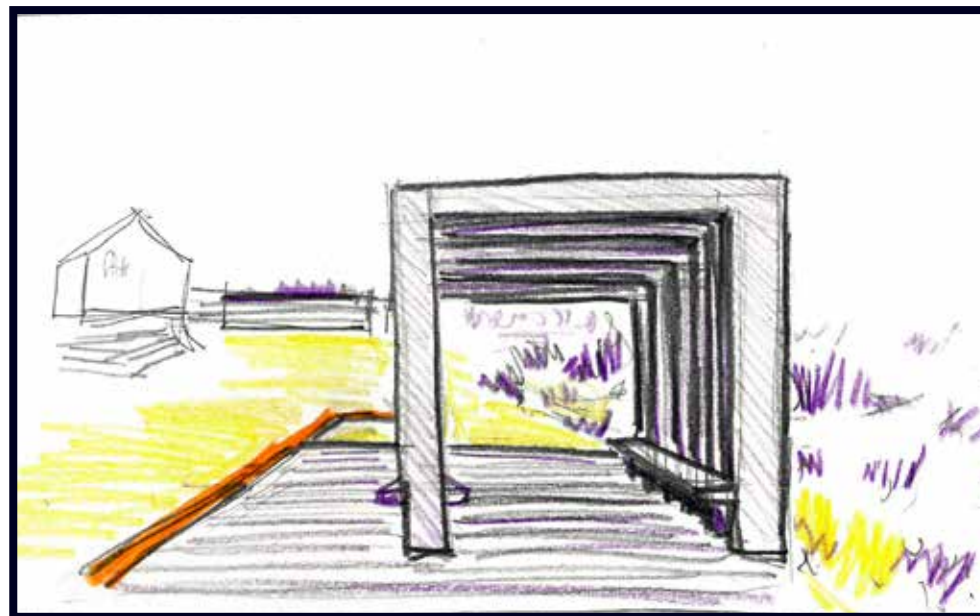
Seuil : passé le seuil du pont, l'espace de circulation se ressert pour rapprocher les lisières de la forêt et retrouver l'ambiance intimiste. Adieu l'asphalte, c'est déjà la plage .



L'allée centrale dessine une perspective vers la plage. Celle-ci s'ouvre graduellement sur l'horizon. Elle est soulignée par la ligne énergétique.

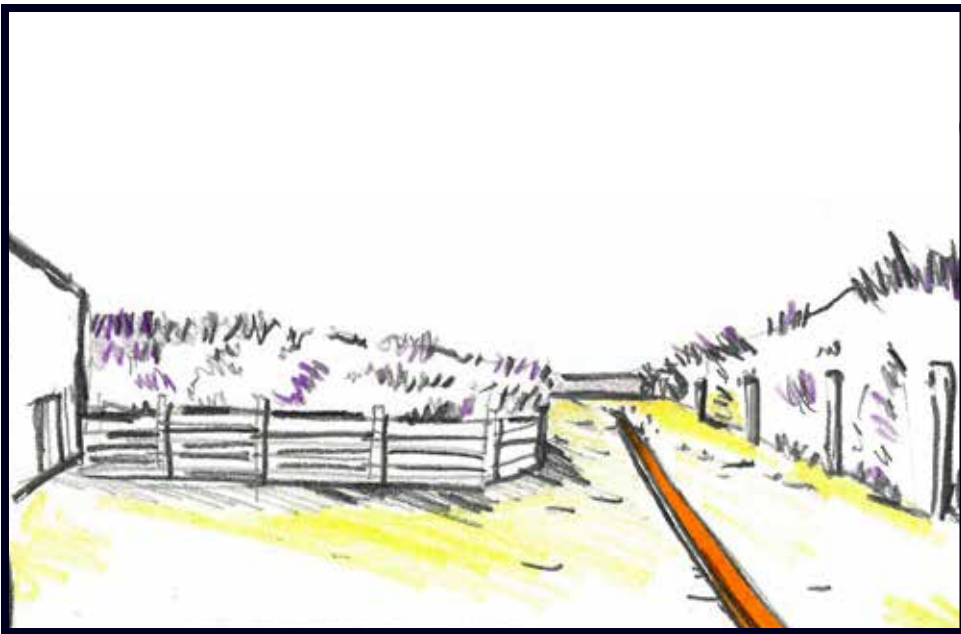


Arrivée dans le paysage ouvert des dunes, la ligne suit son cours et connecte la structure d'accueil touristique latérale; évoquant la présence de la chambre d'atterrissage en sous-sol.



La structure d'accueil s'étire latéralement en intégrant les fonctions touristiques : se changer, s'équiper pour le sport de plage, se doucher après la plage, s'informer, w.c.

Elle marque la limite avec la dune sans pour autant occulter la vue; ses éléments structurels tantôt cadrent, tantôt découpent le panorama.



La ligne rouge pointe vers l'horizon : la perspective du chemin de la plage se ressert.

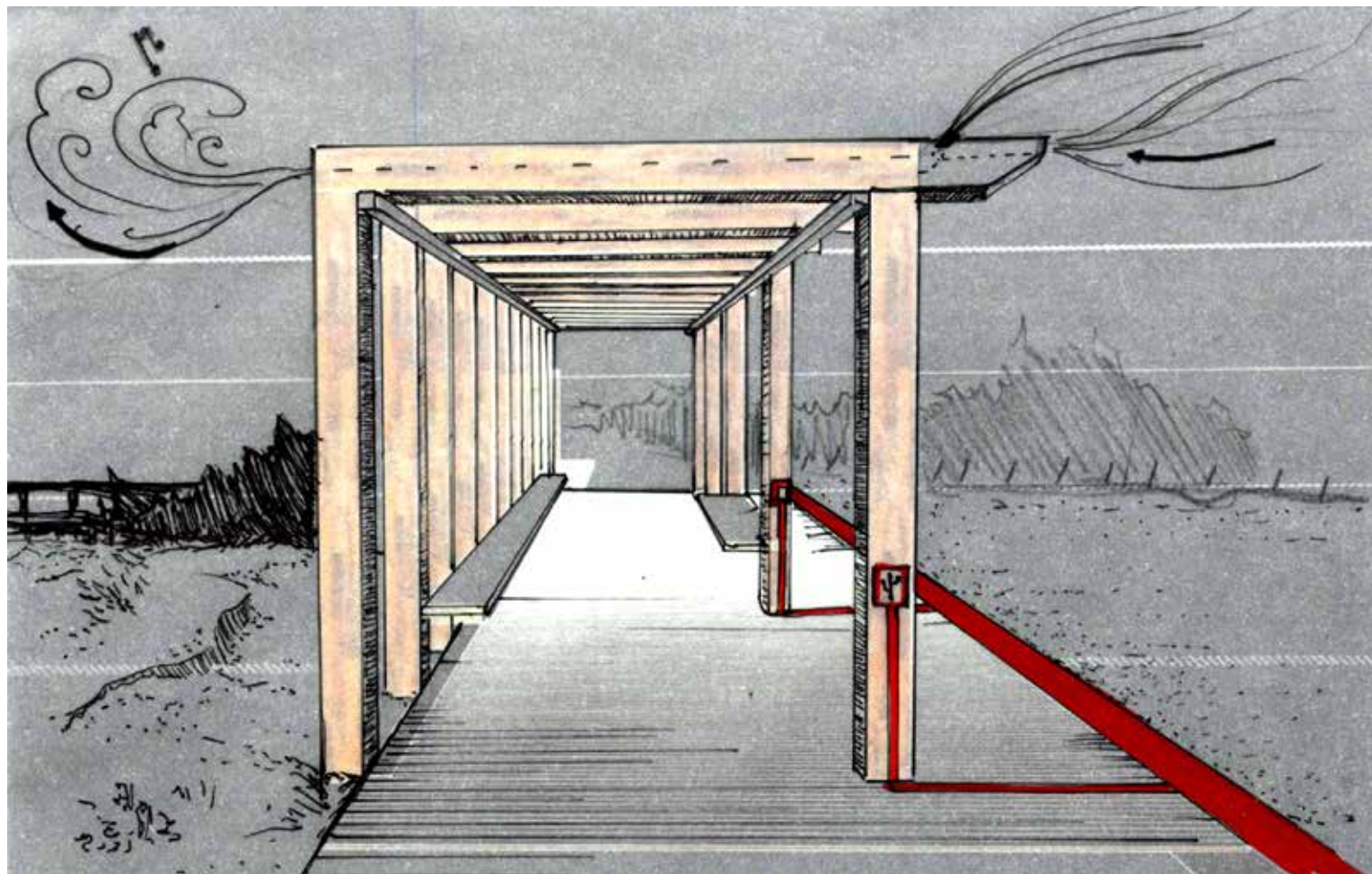


Enfin, la ligne s'enfonce petit à petit dans le sable de l'allée en arrivant sur la plage et le parc éolien s'offre alors à la vue sur l'horizon maritime.

APPROFONDIR ET DÉCLINER

Les propositions du dispositif révélant la ligne énergétique et de la structure d'accueil sont appelées à être approfondies et déclinées en considérant les pistes qui ont été lancées lors du troisième CoPil.

«Le vent et les marées, en tant qu'énergies naturelles et caractères spécifiques au site (mouvance du sable et de la dune) mériteraient, eux aussi, d'être évoqués notamment par exemple sur la structure 'équipements'.»



«Le vent fait siffler le pont percé - flûte gigantesque en béton armé». On peut envisager de développer la poésie du vent par une structure qui serait aussi un instrument qui capte, dirige et concentre le souffle du vent pour produire des sons.

La ligne rouge étant la manière d'évoquer l'énergie, elle pourrait relier ou accrocher « d'autres équipements comme des bornes électriques pour les vélos, plutôt près des range-vélos, et des prises de courant/ USB pour recharger les portables».

POINTS DE VIGILANCE ET PRÉCONISATIONS

CONCERNANT LA PROTECTION DES ESPÈCES PROTÉGÉES ET LA MISE EN PLACE DE LA RECONQUÊTE VÉGÉTALE

- Il faut prévoir la protection des espèces protégées trouvées sur le site de la Grande Côte par la mise en défens des zones concernées, et ce pendant et après les travaux. Cela concerne à la fois les travaux de RTE pour l'atterrissage et le réseau et ceux de la communauté de communes pour le projet de paysage.

Les cahiers des charges des divers marchés de travaux devront être rigoureux sur ce point.

- La végétalisation des espaces reconquis peut se faire naturellement ou peut être accompagnée, mais elle doit se faire avec des essences issues localement. À noter que l'ONF, ayant l'expertise et les compétences requises, peut prendre en charge la reconquête des dunes et la mise en défens, la végétalisation par semis ou repiquage des essences issues localement (type label Végétal Local) et de l'espace des lisières.

CONCERNANT LA STRUCTURE D'ACCUEIL

- Prendre en compte les agressions naturelles (sables, vent, humidité) dans la conception de la structure d'accueil : choisir des matériaux modulables, faciles à entretenir afin d'optimiser ou d'améliorer sa durée de vie; choisir des bois d'essences locales et d'origine éthique (non exotiques), et bien adaptée pour l'usage en extérieur (type chêne, châtaignier et robinier).

CONCERNANT LES TRAVAUX D'ATTERRAGE

- Prendre en compte les risques de dégradation ou d'actes de malveillance : la ligne rouge indique l'emplacement des ouvrages

- RTE à besoin de connaître rapidement les décisions prises sur la réalisation (ou non) du projet et particulièrement sur le choix des traitements du sol, car cela peut entraîner des modifications techniques sur l'enfouissement des ouvrages : s'il n'y a plus de béton et qu'il y a un revêtement type sable compacté comme le propose le projet, l'ouvrage devra être enfoui plus profondément ou recouvert d'une grave.

CONCERNANT LES STATIONNEMENTS

- L'aire de stationnement à l'entrée du camping (côté nord) est réservée aux usagers du camping et ne peut pas être utilisée comme alternative au stationnement de l'aire de la Grande Côte. (Le stationnement peut cependant y être réorganisé).

- Le site de l'ancienne colonie peut être étudié comme site de stationnement alternatif par l'ONF s'il y a une compensation de reboisement et de reconquête sur le site de l'atterrissage ou dans ses abords proches. La reconquête de la pinède à l'ouest du pont est susceptible de compenser l'aménagement d'une poche de parking sur le site de l'ancienne colonie.

PISTES DE FINANCEMENT

- L'ADEME : l'agence de la transition écologique propose des aides financières afin d'accompagner la transition écologique et énergétique. Les aides peuvent être à destination des entreprises, des collectivités, des organismes de recherche.

Le projet de réduction du parking au profit des transports non carbonés, et vers une renaturation sur le site d'atterrissage du parc éolien en mer pourrait être éligible pour les aides suivantes :

- Aide pour la réduction des consommations d'énergie et des émissions de Gaz à effet de serre
- Aide au développement des énergies renouvelables

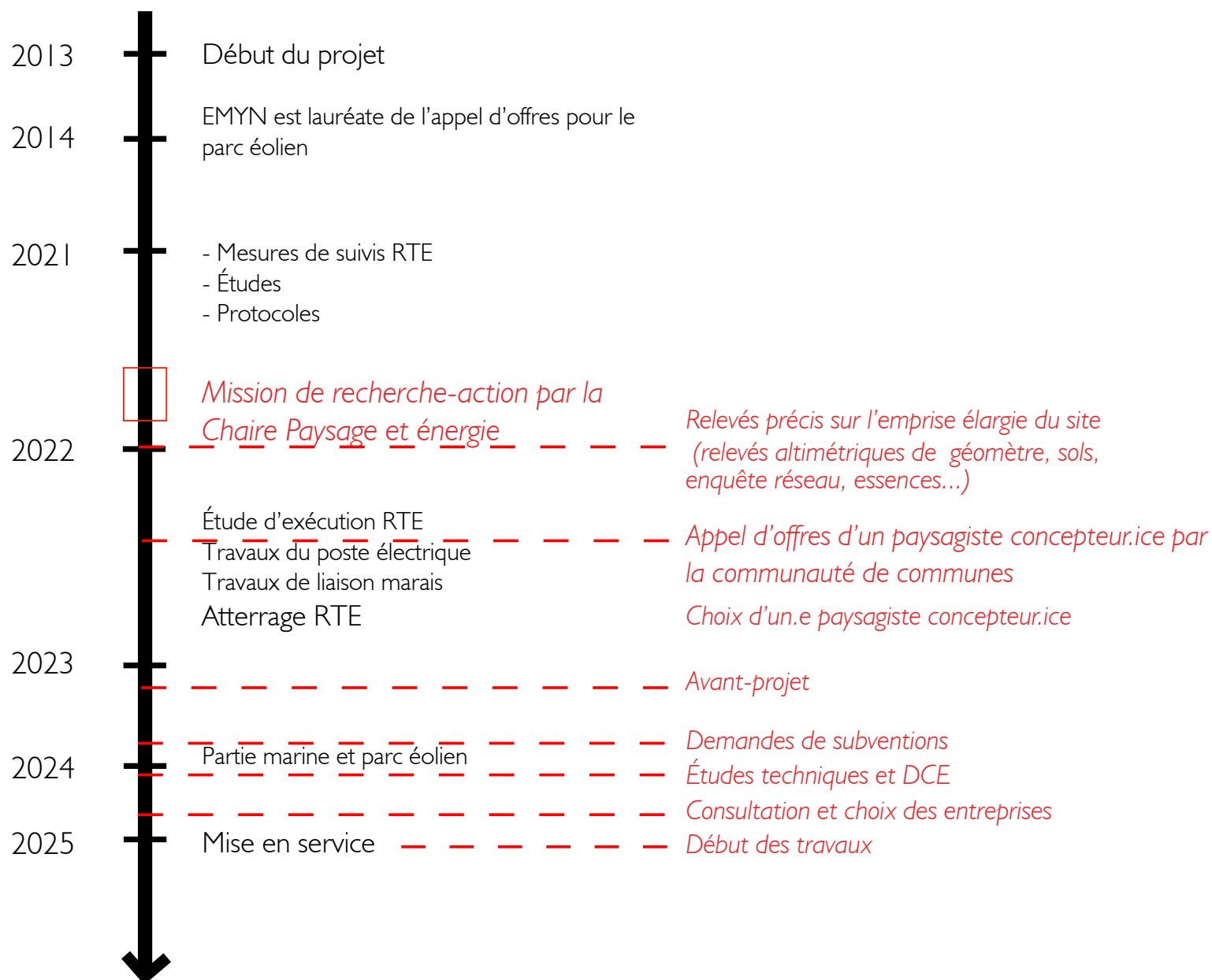
- La Caisse des dépôts: propose des aides pour les projets d'architecture et de paysage.

Le projet s'inscrit dans l'axe «environnement» qui concerne *«les projets dans le domaine de l'architecture et du paysage qui visent à prendre en compte les impératifs écologiques. Grâce à ces projets, des architectes, des paysagistes, mais également des chercheurs ou des artistes agissent en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation de la biodiversité et/ou l'utilisation durable des ressources. Ces projets proposent de nouvelles solutions, de nouvelles réflexions, un autre regard sur ces questions environnementales.»*

La demande de financement se fait via un appel à projets.

- Le Plan de Relance peut fournir des aides financières aux collectivités locales, notamment pour la réalisation de chantiers de restauration de sites ou de création d'infrastructures pour l'accueil du public dans les espaces et aires protégés ainsi que d'adaptation et de restauration écologique (se renseigner rapidement sur les périodes d'éligibilité).

LE PROJET DE PAYSAGE DANS LE CALENDRIER DU PROJET ÉOLIEN



NOTES

- Pour respecter les périodes de naissance et de couaison des oiseaux nicheurs, les travaux ne pourront pas avoir lieu entre avril et juin.

- La pleine période touristique (du 15 juillet au 20 août) est aussi exclue

- Les plantations ne se font qu'entre décembre et février

- Les semis se font en avril-mai ou en septembre en fonction des espèces (un calendrier des plantations et des semis devra être fait dans les phases ultérieures).

CONCLUSION

Cette mission a remis au premier plan des paysages et des ambiances parfois occultés ou mis à distance par les aménagements humains.

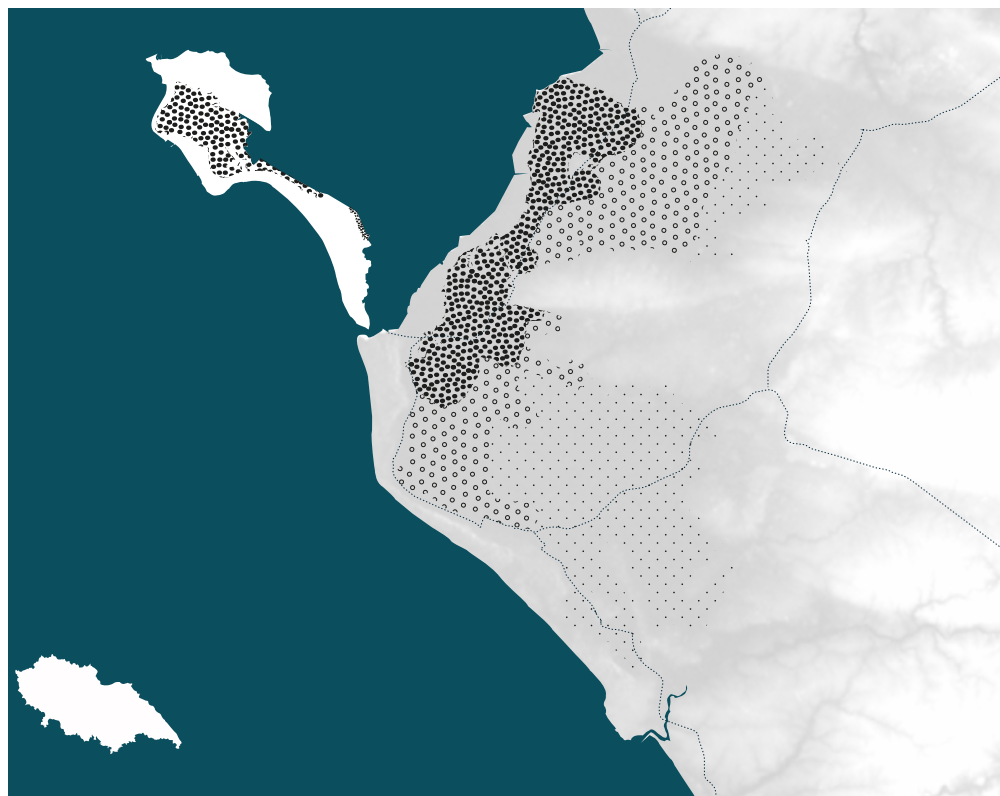
Les dialogues en comités de pilotage ont fait évoluer la réflexion et ont permis de fédérer les acteurs vers un projet ambitieux, notamment sur la réduction du stationnement et la renaturation des milieux.

Il faut maintenant mettre en oeuvre ces ambitions et approfondir le projet en s'appuyant sur les pistes de développement lancées au dernier Copil, qui sont riches.



ANNEXE ET SOURCES

ANNEXE

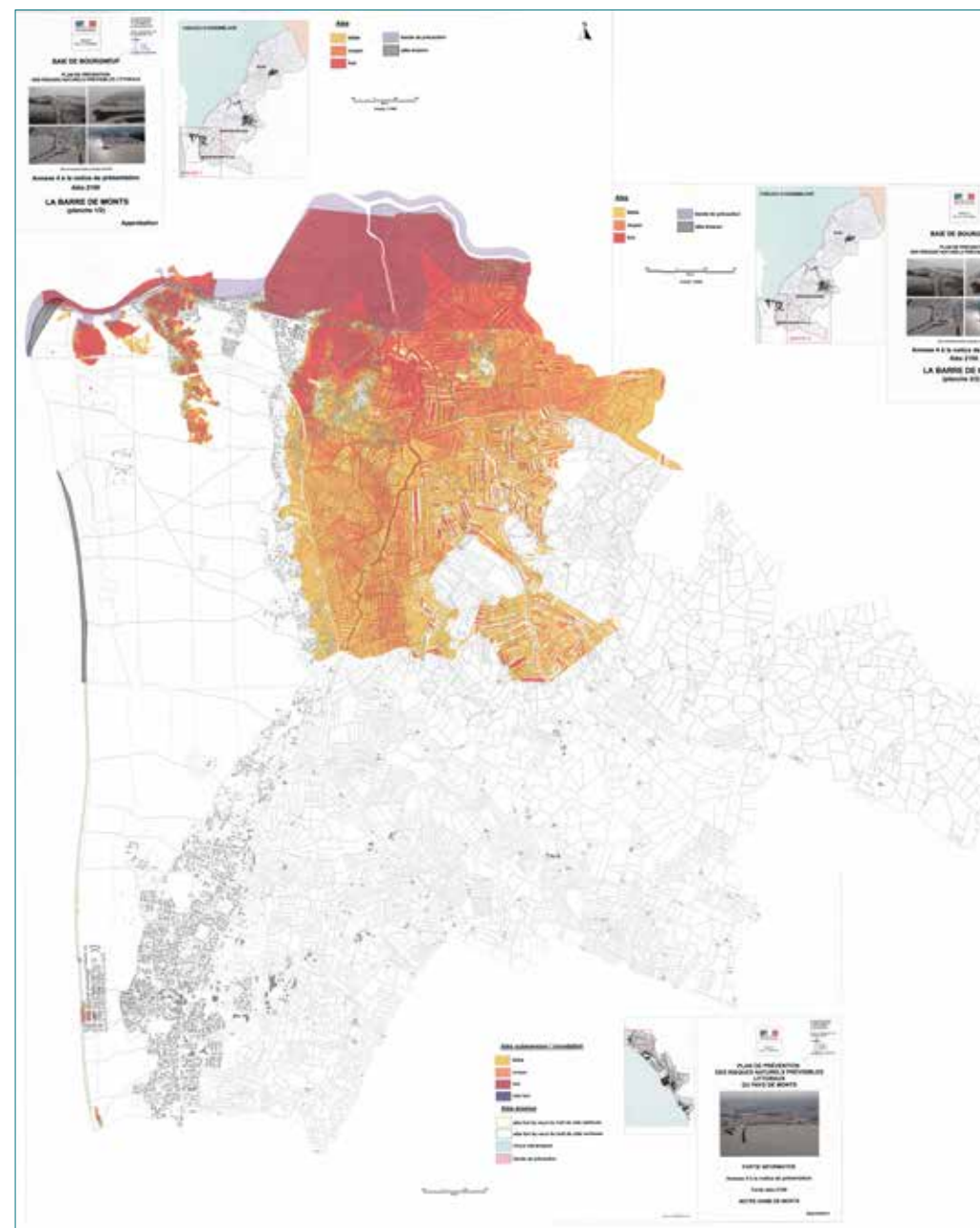


Carte des eaux

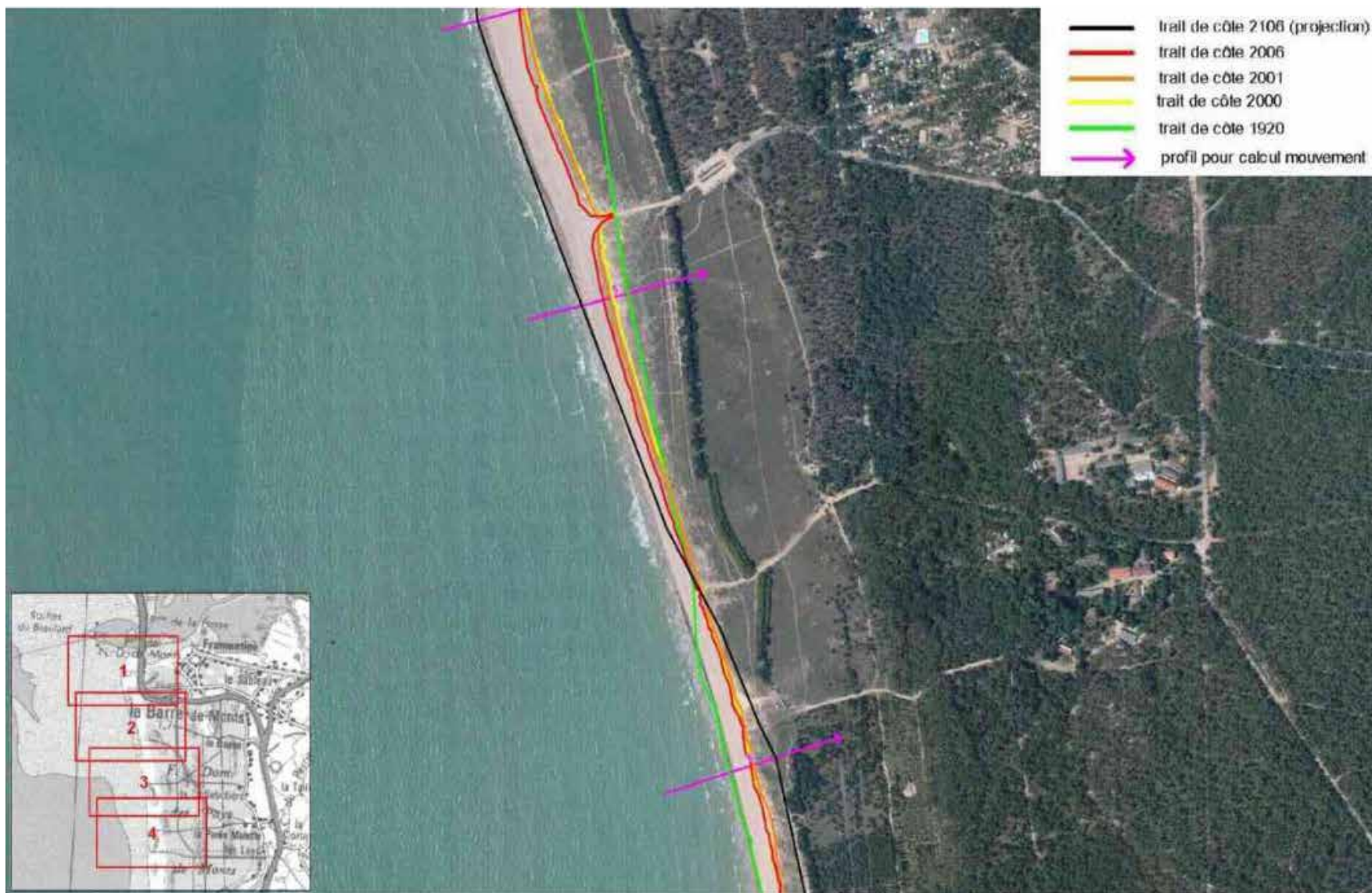
eau saumâtre

eau subsaumâtre

eau douce



Carte du PPRL



Cartographie 2 de l'évolution du trait de côte à la Barre de Monts

évolution du trait de côte



Coupe de recherche: Pique-nique dans la lisière

Coupe de recherche et scénario alternatif : Fractionnement de la route en deux voies sens unique pour réduire les failles entre les lisières : donner une vraie importance aux déplacements doux dans une allée centrale plantée.

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- PPRL Baie de Bourgneuf
- *Planter dans le Marais Breton vendéen et les marais littoraux* - CAUE Vendée
- *Étude des phénomènes d'érosion sur le littoral vendéen* - Bureau d'étude aménagement et environnement littoral
- Documents fournis par l'ONF et RTE
- *Atlas des paysages des Pays de la Loire* - DREAL des Pays de la Loire

LIGNE ÉNERGÉTIQUE À LA BARRE-DE-MONTS

La mission a pour objectif d'accompagner la transformation paysagère du site d'atterrissage de la Barre-de-Monts en prenant en compte les enjeux écologiques, touristiques et énergétiques du site. Les travaux de jonction de ce point d'atterrissage interviennent sur un milieu sensible de cordons dunaires classé Natura 2000. Elle s'inscrit aussi dans le contexte plus large de la liaison souterraine reliant le parc éolien des Îles d'Yeu et Noirmoutier au poste électrique de Soullans sur 29km à travers la forêt puis les marais.

Comment donner à voir l'importance stratégique du site en matière d'énergie ? Quelle matérialité des énergies et des réseaux en sous-sol ?

La ligne énergétique donne lieu au développement d'un itinéraire, et le tout s'inscrit comme «un corridor paysage évoquant l'énergie de la production à la distribution». Dans sa traversée, cet itinéraire s'appuie sur le séquençage des paysages et sur une ligne rouge qui se déploie comme fil conducteur évoquant le réseau.

Sur le site d'atterrissage de la Grande Côte, le projet d'accueil touristique se fonde sur la reconquête et la renaturation des paysages naturels littoraux : celles de la lisière forestière et des dunes, en remettant en scène la perspective vers la plage, avec l'ambition de faire place aux mobilités douces.

