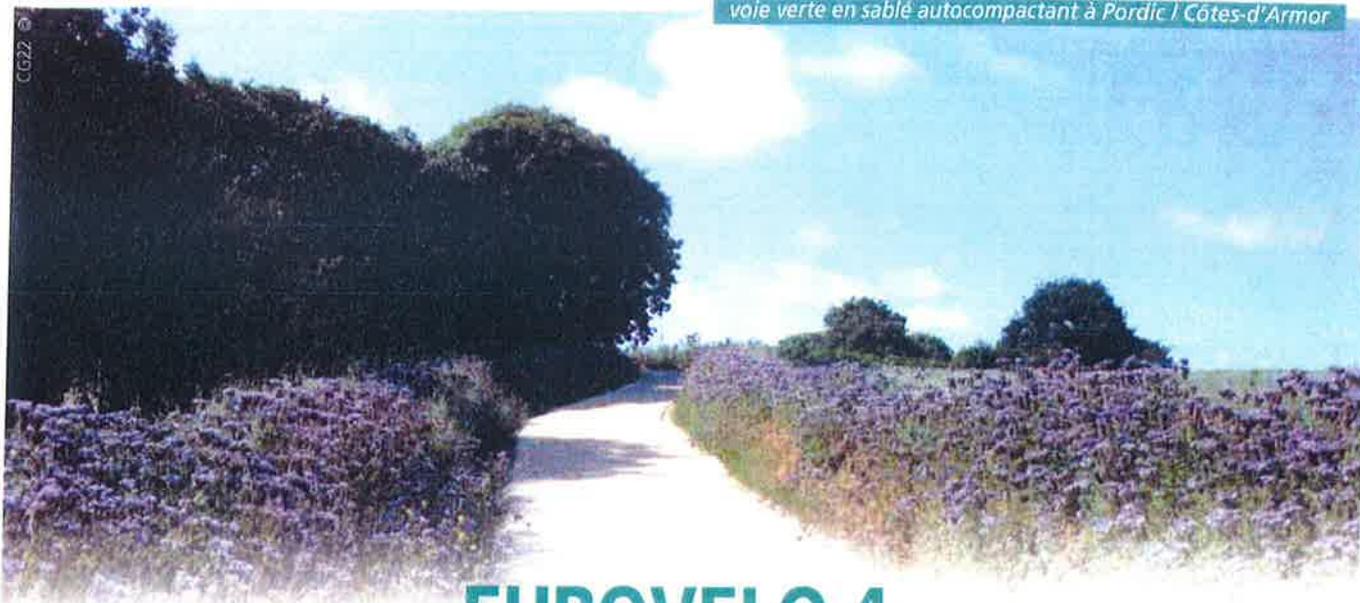


Zoom sur un itinéraire

Le projet de l'itinéraire est financé par le Ministère de l'Équipement, du Transport, du Logement et de l'Énergie, le Comité National des Véloroutiers et Vélo-Voyageurs.

Il y a les itinéraires difficiles à aménager, et il y a l'EV4. Si le beau projet européen de relier sur 4 000 km Kiev en Ukraine à Roscoff dans le Finistère suit son cours côté français, il s'avère que, dans le détail, bâtir le long d'un littoral si protégé, c'est comme boire sa soupe avec une fourchette - il y a parfois loin de la coupe aux lèvres. Réalisés à 37 % en 2010, les 1 296 km de l'EuroVelo 4 en France atteignent presque 50 % de réalisations depuis 2012. De nombreux kilomètres supplémentaires sont au programme 2012-2013.

voie verte en sablé autocompactant à Pordic / Côtes-d'Armor



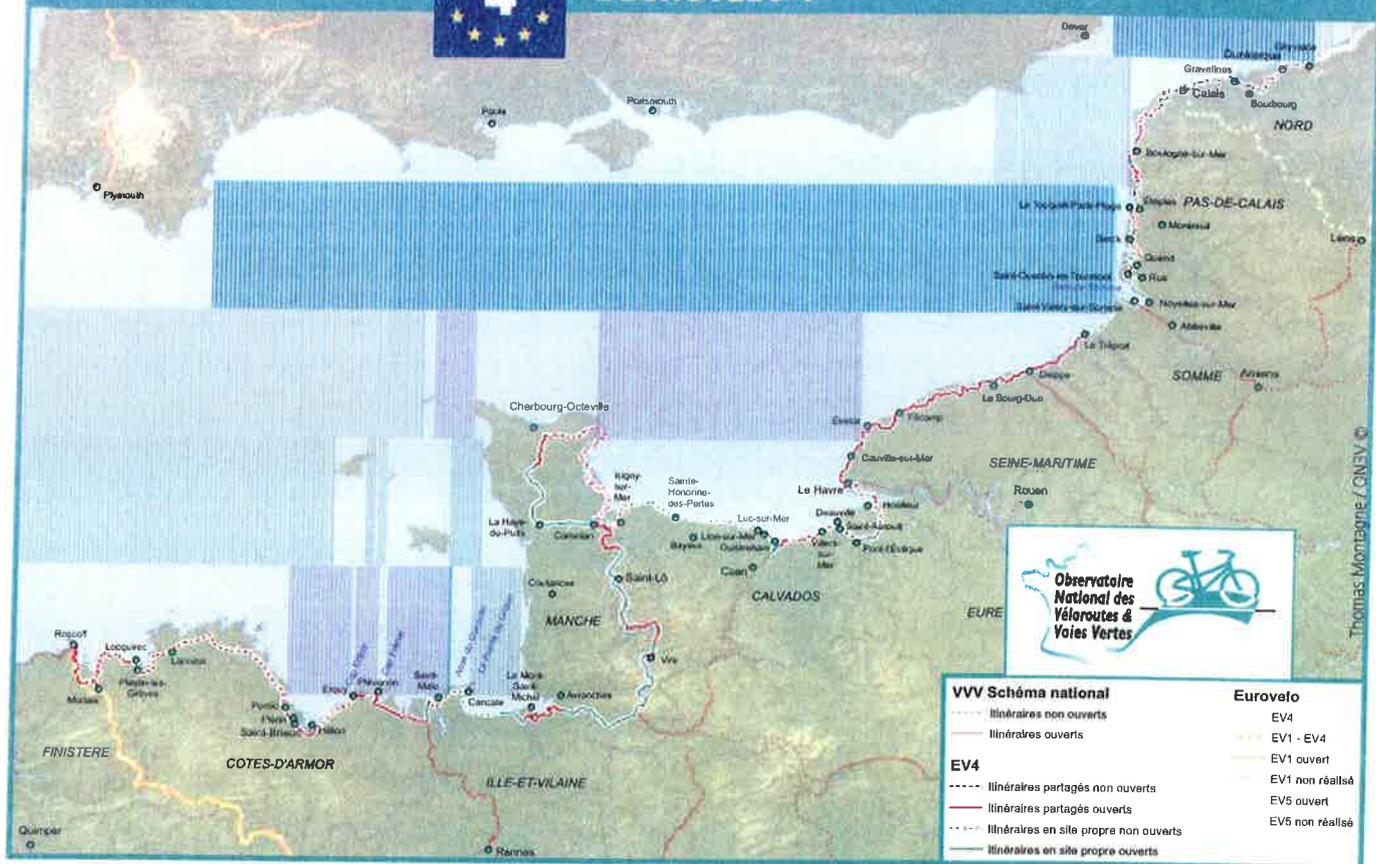
EUROVELO 4 La côte et ses à-côtés

Finistère. Terminus de l'eurovéloroute n°4 pour les uns, ville départ pour les autres, Roscoff est, selon le sens de circulation, l'alpha ou l'oméga de l'itinéraire. Dans le Finistère, l'EV4 concerne 75 km entre la cité roscovite, donc, et Locquirec. Sur ces 75 km, 30 ont été entièrement aménagés en voie partagée, avec un revêtement essentiellement en stabilisé et quelques portions en sablé. « Il s'agit de la section entre Roscoff et Morlaix, détaille Patrick GRULIER, adjoint au chef de service Eco-mobilité et sécurité routière à la direction des Déplacements au CG29. Cette section sera prochainement jalonnée avec les nouveaux cartouches européens EV1 et EV4 Tour de Manche, selon un ratio d'environ 1 000 € par kilomètre ». A ce jour, aucune échéance n'a été fixée sur cet itinéraire, ni d'étude programmée sur les 45 km reliant Morlaix à Locquirec. Il reste donc un an avant la date de mise en service prévue dans le cadre du Projet CYCLE WEST, côte à côte à vélo, auquel l'EV4 s'adosse. L'enjeu global ? « Ne plus opposer le littoral à l'intérieur des terres, mais travailler en complémentarité » résume Catherine GIRARD, en charge du développement territorial au CRT Bretagne.

Côtes-d'Armor. Ici aussi, l'EV4 se superpose avec le volet Tour de Manche du projet CYCLE (cf. V&T25) et s'inscrit dans le cadre du Schéma régional. Le tracé concerne environ 170 km, dont 60 sont à ce jour ouverts. En 2012, la liaison cyclable entre le Cap d'Erquy et le Cap Fréhel est en cours de réalisation, tandis que le travail de recherche de tracé suit son cours entre Pordic et Plestin-les-Grèves. le revêtement choisi pour les sections en voies vertes est du sablé autocompac-

tant, lequel peut être renforcé lorsque la pente est exceptionnellement supérieure à 4 %. « Ce qui rend compliquée la progression de cet itinéraire que nous appelons chez nous la Littorale, c'est qu'elle traverse des secteurs où l'urbanisation est dense, explique Valérie LE BARS, chef de service Randonnée des espaces naturels sensibles et des paysages au CG22. Lorsque nous voulons passer en voie verte, nous sommes confrontés à une faible disponibilité foncière, et lorsque nous voulons aménager en site partagé, nous devons composer avec un réseau routier très fréquent. De surcroît, nous ne pouvons pas nous appuyer sur des infrastructures linéaires préexistantes, de type anciennes voies ferrées ou chemins de halage ». La conséquence ? Un tracé qui ne coule pas forcément de source, impliquant le passage sur des petites routes, des diagnostics de sécurité ainsi que la prise en compte des ouvrages de l'ingénieur architecte costarmoricaïn Louis HAREL DE LA NOË (1852-1931), tel le viaduc centenaire du Parfond du Gouët (124 m de long, 36 m de haut, 13 arches pour franchir la vallée entre Plérin et Pordic). Jadis célèbre pour son Petit train des Côtes-du-Nord, cet ouvrage a été rénové en 2010. Cette rénovation s'inscrivait dans le cadre de l'ouverture en mai 2011 du tronçon de 40 km reliant Hillion à Pordic. Côté budget, l'EV4 s'inscrit ici dans l'enveloppe de 3,5 millions d'euros allouée au Schéma départemental cyclable 2011-2014. La mise en service de l'EV4 en Côtes-d'Armor est prévue pour juin 2013.

Ille-et-Vilaine. L'EV4 concerne ici 58 km compris entre Saint-Malo et la limite du département de la Manche. Projet CYCLE oblige, la deadline est fixée à juin 2013, date d'échéance du financement européen. La déclaration d'utilité publique a été prise au printemps 2011, mais « déclaration d'utilité publique ne vaut pas acceptation du projet » rappelle Marc-André LÉAUMENT du service Etudes et travaux et de la mission Déplacements durables au Conseil général d'Ille-et-Vilaine. Et pour cause : les 18 km d'aménagement littoral actuellement en cours sur la digue le long de la baie du Mont Saint-Michel jusqu'à Château-Richeux doivent composer avec les multiples niveaux de directives applicables au site, son statut de polder, l'enthousiasme tout relatif du Conservatoire du littoral malgré l'occasion offerte à terme de mettre en avant des sites grandioses comme l'Anse du Guesclin ou la Pointe du Grouin, etc. Dans le même temps, le maître d'ouvrage fait contre mauvaise fortune bon cœur. La signalétique est majoritairement harmonisée avec celle de CYCLE WEST, et l'esprit des travaux est celui de la "réversibilité de l'aménagement", c'est-à-dire la maximisation des matériaux disponibles sur place -, d'où le choix comme revêtement de la tanguie, ce mélange de sable et de vase, suffisamment sensible aux mouvements hydrographiques pour parer aux glissements. C'est ce parti pris qui permet au budget de ne pas dépasser les 650 000 euros pour ces 18 premiers km. Et c'est la volonté politique qui permettra la percée décisive lorsque viendra l'heure de convaincre, ainsi que l'explique Armel JALU, Conseiller général délégué aux Déplacements doux, au covoiturage, aux voies vertes et aux pistes cyclables et piétonnes : « L'EV4



est pour nous une ouverture sur l'Europe. C'est la mer, la Manche, les îles britanniques... Les gens sont demandeurs mais ne mesurent sans doute pas bien la somme de difficultés qu'il y a à surmonter pour mener cette entreprise à bien. Et pourtant, comme je le dis souvent, à une époque où seulement un enfant sur deux part en vacances, offrir à un enfant l'opportunité de partir à vélo, c'est lui donner l'occasion d'avoir quelque chose à raconter à ses copains à son retour de vacances. Et ça, ça n'a pas de prix ».

Manche. En l'état actuel du tracé, l'EV4 concerne potentiellement 324 km sur le département, pour un budget de l'ordre de 25 millions d'euros. « Ce kilométrage et le montant de l'investissement qui est effectué au prorata du ratio coût/kilomètre, pourraient varier significativement après la réalisation d'aménagements qui ne seront a priori pas réalisables avant cinq ou dix ans au mieux », estime Stéphane BARRAULT, en charge du développement des filières à Manche Tourisme, qui rappelle que « la contrainte budgétaire oblige à un phasage sur une longue période ». 163 km de voies vertes et 72 km de sites partagés ont à ce jour été réalisés, soit plus de 70 % du kilométrage total estimé. Le revêtement ? « Nous en avons utilisé plusieurs pour les voies vertes, énumère le technicien. Il y a eu le sable seul, le sable ciment, le O/31,5 compacté et ponctuellement enrobé dans les zones soumises à érosion. Depuis 2009, nous ne faisons plus que du sable ciment ». Deux rendez-vous sont à noter d'ici juin 2013 : le premier est la réalisation dans le cadre du projet CYCLE

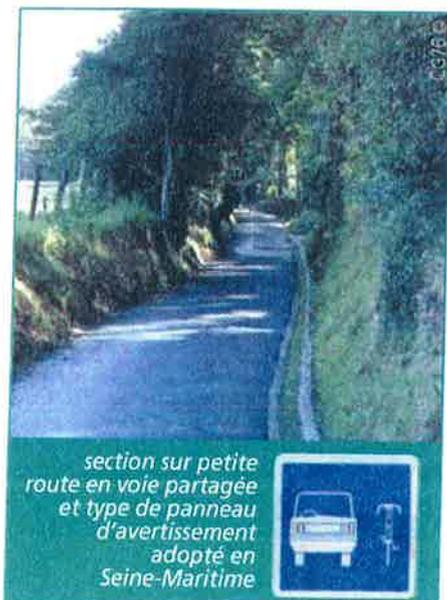
WEST d'une passerelle sur le Couesnon ; le second est la réalisation de 88 km de véloroute sur la côte Est du Cotentin entre Carentan et Cherbourg, en passant par la côte... Ceci fait, le très attendu passage de la route partagée existante en voie verte de la baie du Mont Saint-Michel devrait voir le jour au mieux en 2015 ou 2016. Compte tenu des enjeux environnementaux bien compris du site, il faudra pour cela s'acquitter de la procédure de déclaration d'utilité publique actuellement en cours. Comme le dit en souriant Catherine GIRARD du CRT Bretagne, habituée à argumenter auprès du Conservatoire du littoral pour en rappeler les enjeux sur le long terme, « la baie du Mont Saint-Michel superpose TOUTES les contraintes environnementales imaginables, mais à l'impossible nul n'est tenu »... S'agissant de "l'esprit EV4" dans la Manche, Stéphane BARRAULT dresse à mi-parcours le bilan suivant : « Les diverses difficultés rencontrées se lèvent progressivement. Si les relations avec les autres collectivités partenaires sont parfois compliquées à l'échelle départementale voire au-delà, ce n'est pas en raison de mécontentements, mais c'est plutôt dû au manque d'un cadre national clair en termes de signalétique ou de charte de service - heureusement, là aussi les choses évoluent en bien. A l'échelle infra-départementale, les contraintes budgétaires de chacun sont également confrontées au souhait de tous de réaliser les aménagements maintenant ». S'ajoute à ces constats la difficulté d'avoir un suivi efficace de la présentation, des crédits « plus facilement mobilisables pour des infrastructures que pour

leur promotion touristique », et enfin une Europe encore trop discrète... L'EV4 dans la Manche est un mouvement en mouvement.

Calvados. Le tracé de l'EV4 suit ici le littoral entre Isigny-sur-Mer et Honfleur. « 37,5 des 184 km prévus ont été réalisés à ce jour », selon Elie DAGUET, chef du service Environnement au Conseil général du Calvados. Trois liaisons sont prévues au cours des douze prochains mois : 14 km entre Pont-l'Évêque et Saint-Arnoult (juin 2012), 8 km entre Sainte-Honorine-des-Pertes et Villiers-sur-Mer (fin-2012, début 2013), et enfin 2 km entre Lion-sur-Mer et Luc-sur-Mer (en 2013). Une avancée au goutte à goutte en raison là encore de nombreuses contraintes foncières, ainsi que les a énumérées l'association Déraillleurs de Caen dans un communiqué daté du 6 août 2011 : acquisitions foncières sur et autour de l'hippodrome de Deauville, points durs au niveau des écluses et du Casino de Ouistreham... Le franchissement de la Seine sur le pont de Normandie - ainsi que celui sur le pont de Brotonne en Haute-Normandie -, s'avère également problématique. Mais c'est surtout le passage dans le secteur d'Omaha Beach et des plages du débarquement qui emporte le pompon du casse-tête, ainsi que le rappelle Jennifer CHICOYNEAU DE LAVALETTE, en charge des Filières touristiques à la Région Basse-Normandie. « Se focaliser sur une voie en site propre, c'est partir sur des années de procédure, d'expropriation, de rachats de parcelles, de négociations avec le Conservatoire du littoral... Envisager un itinéraire bis, c'est s'engager sur des petites routes très

fréquentées. Et surtout, comme me l'a soufflé Catherine GIRARD en réunion, partir sur un itinéraire provisoire, c'est prendre le risque que l'ensemble de l'itinéraire soit provisoire et, du coup, éloigné du front de mer, c'est-à-dire de l'objectif et des attentes de départ ».

Seine-Maritime. Le fort potentiel touristique du département n'est plus à démontrer. Dieppe, Fécamp, Le Havre, Étretat et son "Aiguille creuse" chère à Maurice LEBLANC... L'EV4 longe ici le littoral de la côte d'Albâtre sur 172 km depuis Le Havre jusqu'au Tréport. Elle est de fait communément appelée la Véloroute du littoral, et devrait compter 194 km à l'arrivée. Elle a été approuvée en octobre 2005 par le Schéma directeur départemental dans le cadre du Plan des circulations douces. La jonction avec le Calvados s'effectue par le Pont de Normandie après avoir traversé l'estuaire de la Seine. Ces 172 km empruntent majoritairement des voies à faible trafic, soit moins de 1 000 véhicules par jour. Le revêtement choisi est l'enrobé. Le jalonnement ? réalisé il y a plus de douze ans, il est vérifié tous les deux ans. Depuis, une étude de sécurisation a permis l'aménagement de sites propres, telles les pistes cyclables de Cauville-sur-Mer et du Bourg-Dun, ainsi que la prévision de travaux d'aménagement de bandes multifonctionnelles, de carrefours et de modifications ponctuelles de l'itinéraire. Il est à noter que selon Patricia TROADEC, chef du service Déplacements doux au CG76, « la section entre le Pont de Normandie et Le Havre ne fait pas partie du Schéma départemental cyclable, et n'est de ce fait pas étudiée par les services du Département. Une grande partie de ces terrains appartient en effet juridiquement au Port du Havre ». Les 22 km manquants au tracé se situent d'ailleurs dans ce secteur, ceci expliquant peut-être cela. « Une trémie existe dans le port, mais son trafic est incompatible avec la circulation des cyclistes. Une étude a bien été réalisée par la Communauté d'agglomération de la région havraise, mais compte tenu du coût prohibitif il ne s'est rien passé ensuite ».



section sur petite route en voie partagée et type de panneau d'avertissement adopté en Seine-Maritime



Somme. Le 26 mars 2001, le CG80 a transféré sa compétence Aménagement et entretien de l'infrastructure cyclable sur la côte picarde au Syndicat mixte Baie de Somme-Grand littoral picard. Le Syndicat mixte, promu Grand site de France depuis le 17 mars 2012 est donc maître d'ouvrage sur la partie samarienne de l'itinéraire. Selon Thierry BIZET, directeur adjoint de l'Aménagement au Syndicat mixte, 70 km de pistes cyclables ont été approuvés en 2001 pour faire le tampon entre la Haute-Normandie et le Nord-Pas-de-Calais. Mieux, un réseau Côte picarde à vélo a vu le jour dans la foulée, à l'initiative conjointe du Syndicat mixte et du CDT de la Somme. Son objectif ? Assurer une prise en charge de A à Z des cyclistes sur le territoire samarien, à l'instar de ce que proposent déjà les gares SNCF d'Abbeville, de Noyelles-sur-mer et de Rue, en matière d'alternatives au véhicule motorisé comme la location de vélos, le petit train de la Baie, etc. A ce jour, 44 km ont été réalisés en site propre autour de la Baie de la Somme, et revêtus d'une couche de roulement en béton. D'ici 2013, un kilomètre de piste cyclable devrait être aménagé à hauteur de Saint-Quentin-en-Tourmont - ville où le ratio vélo/véhicules légers est aujourd'hui de 55/45 -, et l'accent devrait être mis sur une demi-douzaine de portions : communes de Quend, de Saint-Valéry-sur-Somme, jonctions avec les départements voisins de la Seine-Maritime et du Pas-de-Calais, etc. Depuis 2009, le Plan vélo Baie de Somme a coûté 9,3 millions d'euros HT, dont 3,5 à la charge du Conseil général - 150 000 euros étant dédiés chaque année aux frais d'entretien. A titre d'exemple, la phase 4 du Plan vélo Baie de Somme, qui débute courant 2012, coûtera 480 000 € HT. 168 000 € relèveront du Conseil général, 168 000 € du Conseil régional et 144 000 € de l'Etat. Sans surprise, la principale difficulté pour mener à bien ce projet d'EV4 « consiste en l'acquisition des emprises aux propriétaires », poursuit Thierry BIZET. Comment y remédier ? En procédant à une acquisition à l'amiable, lorsque c'est possible. Dans le cas contraire, l'expropriation pour cause d'utilité publique constitue la parade la plus efficace aux résistances des particuliers, à condition de bien s'entendre sur la notion d'utilité publique et d'intérêt général... « Un tel itinéraire cyclable est pourtant synonyme d'emploi durable et d'activités non-délocalisables », se réjouit malgré tout le Conseiller général Jean-Pierre TÊTU. L'autre difficulté rejoint celles exprimées par les autres collectivités, à savoir un cadre législatif et réglementaire excessivement lourd, parsemé de Natura 2000, de conventions de Ramsar ou de Loi Littoral. « Les usagers peuvent parfois regretter que le tracé ne soit pas plus proche du littoral mais le tracé des pistes doit respecter la législation. L'aménagement des pistes de la Baie de la Somme doit donc s'insérer dans le paysage et non s'y imposer » conclut Thierry BIZET. Le jeu en vaut effectivement la chandelle, ainsi que le souligne à l'échelon au-dessus Françoise VAN HECKE, Conseillère régionale déléguée aux jardins et au tourisme : « l'enjeu global pour la Picardie est de ne plus être une région de passage, mais une région où les gens prennent plaisir à s'arrêter ».



Nord-Pas de Calais. Deux ans après la fin de la mission d'animation menée par la conseillère régionale Catherine Bourgeois, « nous avançons petite portion par petite portion » précise Paul-Serge LOPES, l'élu vélo du Conseil régional. Dans le département du Pas-de-Calais, le 30 juin 2012 devrait voir la livraison de la troisième et dernière phase d'aménagements, débutée le 6 février, des portions Berck-Le Touquet et Etaples-Calais, portions comprenant la RD 940 et le domaine portuaire départemental d'Etaples. Pour la suite, les interlocuteurs sont nombreux (CG62, mais aussi Opale Sud, Communauté d'agglomération du Boulonnais, Communauté d'agglomération du Calaisais, Mer et Terres d'Opale, Syndicat d'aménagement de la Baie de Somme, EPCI), et les premières échéances longues - « 2013, 2014, dans le meilleur des cas », selon Alain DENEUVILLE du CG62.

Dans le Nord, l'itinéraire se situe sur le territoire de la CUD, la Communauté urbaine de Dunkerque. L'EV4, ici appelée Véloroute du Littoral, y est scindée en deux sections. La première, située à l'ouest du département, relie en site propre depuis 2011 Gravelines à Bourbourg. La deuxième section concerne la traversée urbaine de la CUD par le quartier Rosendaël de Dunkerque et la jonction avec la Belgique voisine le long de la côte d'Opale, au niveau d'Adinkerke-La Panne. Elle est riche en normes de sécurité, conventions de financement, de travaux ou d'occupation et autres contraintes techniques, ainsi que le détaille Rebecca GUIGNARD, chargée de mission PDU à la CUD : « Dans l'idéal, nous étions partis sur une piste bidirectionnelle. Mais dans les faits, cette piste longue pendant 12 km une voie ferrée à moins de 3 m du rail extérieur. Or cette voie ferrée est encore en partie active ! Nous négocions donc avec Réseaux ferrés de France et la SNCF afin de trouver le meilleur compromis possible, et les choses s'accroissent depuis le lancement en janvier dernier à Ghyvelde du projet Interreg Itinéraires récréatifs et fonctionnels transfrontaliers ». Cette solution a été préférée à celle longeant le canal de la Furne, qui présentait le triple inconvénient d'être « très circulée, mal sécurisée et loin des communes » selon Rebecca GUIGNARD. Le tracé empruntant des sites dunaires protégés, une étude d'impact a d'ores et déjà été réalisée. L'agenda idéal ? La réalisation d'une première portion d'ici 2013. « Cela constituerait un pas important dans la concrétisation de l'EuroVelo 4 sur le territoire de notre région » conclut Paul-Serge LOPES. ■

Espaces NATURELS ^(/)

BAIE DE SOMME

« MAÎTRISER LES FLUX SANS INTERDIRE »

Le casse-tête d'un aménagement pour une destination écotouristique

Espaces naturels n°39 (<http://www.espaces-naturels.info/espaces-naturels-39>) - juillet 2012

Le Dossier

Moune Poli

Rédactrice en chef

Comment aménager un territoire pour favoriser une destination écomobile ? Cette question nous l'avons posée à Sébastien Desanlis et Juliette Digeon, tous deux référents sur la Baie de Somme.



La Baie de Somme a conclu un choix ambitieux : faire de son territoire une destination écotouristique. Cette option date du début des années 2000 alors que le département de la Somme saisissait l'opportunité de fonds européens pour structurer un réseau cyclable. Opportunité qui n'aurait pas suffi sans une volonté politique de se regrouper autour d'un projet de territoire débordant des frontières administratives. Dix-huit communes littorales ont mis leur énergie en commun. Elles sont rejointes aujourd'hui par six autres, depuis que le territoire a été labellisé Grand site de France. L'aménagement s'étend à l'échelle de la baie. Le Syndicat mixte Baie de Somme, créé en 1974, porte ce projet avec l'ensemble des partenaires.

Quels sont les axes d'une stratégie d'aménagement dès lors qu'elle s'entend à l'échelle territoriale ?

Sébastien Desanlis (directeur). Nous tentons à travers la politique des Grands sites de travailler sur deux axes complémentaires. D'un côté, la mise en place d'aménagements structurants qui vont aider à la gestion des flux et inciter les visiteurs à découvrir le site autrement que par la voiture ; de l'autre une approche plus qualitative traitant de la qualité du paysage ou de l'accueil.

La qualité du paysage s'inscrit dans la stratégie de déplacement...

Sébastien Desanlis. L'écomobilité n'est pas un moyen de se déplacer mais une façon de découvrir un lieu. Aussi, indubitablement, la qualité du paysage et des milieux est un élément fondamental et fondateur. Après une étude fine du territoire, nous avons mis en place des programmes opérationnels de restauration écologique des paysages emblématiques de la baie. Ainsi par exemple, pour garantir une ambiance maritime en fond de baie, le syndicat a restauré un petit fleuve côtier. Nous travaillons à restaurer les ambiances paysagères différentes et cherchons à préserver l'authenticité du paysage. Habitants et visiteurs doivent ressentir la valeur inestimable que constitue cette « cathédrale de nature ».

Comment garantissez-vous le bon état des milieux face à la fréquentation de plus en plus importante ?

Sébastien Desanlis. Nous suivons un vieil adage : anticiper pour ne pas subir. Notre stratégie est centrée autour de la gestion différenciée des flux et de l'accueil du public afin de minimiser l'impact de la fréquentation. La culture de l'interdit n'apporte qu'un placebo. Il s'agit de donner à voir sans diriger les visiteurs dans les cœurs de nature trop sensibles.

Maîtriser les flux plutôt que d'interdire... Qu'est-ce que cela veut dire ?

Juliette Dingeon (chargée de mission). Un diagnostic préalable nous a permis de repérer les portes d'entrée de la Baie de Somme ainsi que les équipements touristiques existants. Ils constituent des points de passage qui structurent les flux sur le territoire. C'est là que nous souhaitons préfigurer des pôles d'accueil. Il s'agit par exemple de l'émergence d'un écopôle sur le Marquenterre et autour de la maison de la Baie de Somme et de l'oiseau. Sur ces différents pôles, nous avons une politique volontariste d'accueil afin d'offrir toutes les informations et les services qui vont permettre au visiteur d'abandonner sa voiture : c'est ici que l'on pourra démarrer un sentier, louer un vélo, garer sa voiture, attraper une navette, mais surtout échanger avec le gestionnaire... La vraie force d'un territoire écotouristique, c'est de mettre un visage plutôt qu'un panneau.

Après votre diagnostic préalable, avez-vous été amené à créer de toutes pièces de nouveaux pôles d'accueil ?

Sébastien Desanlis. Non. Nous nous appuyons toujours sur l'existant, tant en termes d'infrastructures que d'acteurs. Notre mission nous impose de garantir le bon état des cheminements et de valoriser les acteurs (associations locales, loueurs...) en leur permettant de coordonner leurs offres. Un exemple : nous encourageons les initiatives telle « Baie de Somme zéro carbone », une association qui promeut et met en réseau les offres écoresponsables. Si nous souhaitons que les personnes restent écomobiles tout au long de leur séjour et qu'elles n'aient plus à prendre la voiture, les services doivent être connectés et lisibles. Les visiteurs doivent savoir ce qui existe sans avoir à chercher.

Dans cette maîtrise des flux, quelle place prend la signalétique ?

Juliette Dingeon. Nous avons choisi de la concentrer sur les pôles d'accueil ou sur les routes : ne pas encombrer le paysage avec des panneaux de signalisation ! Les visiteurs doivent ressentir le milieu naturel et ne pas avoir l'impression d'être dans un circuit fléché. La signalétique doit permettre d'orienter le visiteur vers un espace dédié à l'activité qu'il a choisie.

Le territoire propose des circuits cyclistes, équestres, pédestres... les itinéraires et aménagements sont-ils spécifiques en fonction du type de déplacement ?

Juliette Dingeon. La réponse suppose quelques subtilités. Typiquement, la présence de chevaux sur les

tronçons béton du plan cyclable, ce n'est pas l'idéal ! En revanche, piste équestre et chemin de randonnée peuvent être partagés. Notre réflexion inclut donc cette dimension, en termes de parcours et de services spécifiques quand c'est nécessaire.

Comment se pose la question de la sécurité ?

Juliette Digeon. En cas de grande affluence, comme lors du Festival de l'oiseau, les choses se jouent en termes d'organisation de flux sur les voies adaptées. Et, là encore, la signalétique est déterminante. Il faut identifier la vocation des voies et leur capacité d'accueil, instituer des parkings de délestage pour des ruptures de flux, mettre en place des navettes.

En termes d'aménagement, qu'est-ce qui vous semble totalement indispensable ?

Sébastien Desanlis. La notion de réversibilité. Notre littoral est un territoire en perpétuel mouvement : la baie s'ensable, les falaises s'érodent, les modes de consommation changent très rapidement. Les aménagements d'aujourd'hui doivent donc être réversibles et ne faire qu'accompagner les évolutions. Dans un Grand site, nous avons le devoir de ne jamais paysager un aménagement. C'est le paysage qui le guide et garantit le succès de son intégration. •

Citer & Partager CET ARTICLE

Moune Poli, « Maîtriser les flux sans interdire », Espaces naturels, juillet 2012, n°39. Disponible sur : <http://www.espaces-naturels.info/maitriser-flux-sans-interdire>

<http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300>

<http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300>

<http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300>

 **Télécharger le dossier (/file/2375/download?token=qNpGeW1r)** (2.24 Mo)

A lire également

Du même auteur

- « Les cadres institutionnels pour la biodiversité varient considérablement d'un pays à l'autre » (/cadres-institutionnels-pour-biodiversite-varient-considerablement-pays-autre)
- Une réserve naturelle à fort potentiel humain (/reserve-naturelle-fort-potentiel-humain)
- Inspecteur des sites. Une espèce menacée ? (/inspecteur-sites-espece-menacee)
- Les corridors du Grésivaudan (/corridors-gresivaudan)
- « Notre engagement auprès des gestionnaires doit être déterminant pour leur projet. » (/notre-engagement-aupres-gestionnaires-doit-etre-determinant-pour-leur-projet)

- La prospective attitude (/prospective-attitude)
- Développer une boutique en ligne et réussir le paiement par carte bancaire (/developper-boutique-en-ligne-et-reussir-paiement-carte-bancaire)
- Une co-gestion inattendue (/co-gestion-inattendue)
- Les aides publiques dommageables à la biodiversité (/aides-publiques-dommageables-biodiversite)
- Les erreurs ? On va les payer très cher (/erreurs-va-payer-tres-cher)
- Recréer la nature (/recreer-nature)
- Écologie dans un espace urbain (/ecologie-dans-espace-urbain)
- L'étranger, c'est moi (/etranger-c-est-moi)
- La loi sport (/loi-sport)
- « La mobilité : illustration de l'inégalité sociale » (/mobilite-illustration-inegalite-sociale)
- « Ici, la nature se range du côté des opprimés » (/ici-nature-se-range-cote-opprimes)
- Zones humides (/zones-humides)
- Contre l'isolement et la précarité (/contre-isolement-et-precarite)
- Notre démarche pour intégrer les animateurs saisonniers (/notre-demarche-pour-integrer-animateurs-saisonniers)
- Prendre le temps (/prendre-temps)
- « Animer la confiance » (/animer-confiance)
- Mais combien ça coûte ? (/mais-combien-ca-coute)
- Une collecte volontaire (/collecte-volontaire)
- Expatrié pour servir la nature (/expatrie-pour-servir-nature)
- Pour des indicateurs vraiment opérationnels, collaborez (/pour-indicateurs-vraiment-operationnels-collaborez)
- Artistes en résidence (/artistes-en-residence)
- Regards sur l'état de conservation (/regards-sur-etat-conservation)
- Question à Bernard Pont (/question-bernard-pont)
- Rouvrir les milieux et les enrichir en proies, faisable ? (/rouvrir-milieux-et-enrichir-en-proies-faisable)
- Vous voulez convaincre ? Montrez, faites voir, illustrez (/vous-voulez-convaincre-montrez-faites-voir-illustrez)
- Sylvain Dubreux : « Mes élèves ? De futurs chefs d'équipe » (/sylvain-dubreux-mes-eleves-futurs-chefs-equipe)
- Osez la pierre sèche (/osez-pierre-seche)
- « Un conflit peut en cacher d'autres » (/conflit-peut-en-cacher-autres)
- Technicien de l'image. Métier de l'ombre (/technicien-image-metier-ombre)
- Les gardes d'espaces naturels adhèrent à l'International Ranger (/gardes-espaces-naturels-adherent-international-ranger)
- L'authentique, c'est très technique (/authentique-c-est-tres-technique)
- Trente ans pour les Znieff (/trente-ans-pour-znieff)
- Questions à Diana Hounslow (/questions-diana-hounslow)
- Un homme, une flamme (/homme-flamme)
- « Les cailloux ne se reproduisent pas, ils sont condamnés à disparaître » (/cailloux-ne-se-reproduisent-pas-ils-sont-condamnes-disparaitre)
- « Je suis vraiment en colère » (/je-suis-vraiment-en-colere)
- Les touristes, auxiliaires de la science (/touristes-auxiliaires-science)
- Comment nous avons découvert que notre site abritait du patrimoine géologique (/comment-nous-avons-decouvert-que-notre-site-abritait-patrimoine-geologique)