

# ETUDE D'ELABORATION D'UNE STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ILE DE RE

## RAPPORT DE PHASES 3 & 4 – Définition des modes de gestion – Elaboration et comparaison des scénarios de gestion

22 octobre 2025



## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

**Auteur(s)** Clémentine MEYER, Julien FORNASARI, Florine DELESSE, Théo GODARD

**Volume du document** MAR0015 – SLGBC CCIR – Phases 3&4 - Définition des modes de gestion – Elaboration, évaluation et comparaison des scenario de gestion

**Version** V02

**Référence** MAR0015

**Numéro CRM** MAUD04101

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Commentaires
V00	29/09/2025	Jérémy Dugor	Chef de projet	1 <sup>ère</sup> version remise à la CCIR
V01	09/10/2025	Jérémy Dugor	Chef de projet	Prises en compte des remarques de la CCIR du 9/10/2025
V02	22/10/2025	Jérémy Dugor	Chef de projet	Prises en compte des remarques du GIP du 20/10/2025

### DESTINATAIRES

Nom	Entité
Amel Fillonneau Brahmia	CCIR – Service Protection du Littoral
Mathilde Dalon-Cassan	
Emilie Tirard	

# Sommaire

---

<b>1 DEFINITION DES MODES DE GESTIONS PAR SECTEURS .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1 Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>1.2 Modes de gestion potentiels territoriaux .....</b>	<b>5</b>
<b>1.2.1 Catégories A et B – Systèmes d’endiguement.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2.2 Catégories C et D - Ports.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2.3 Catégorie E – Fortifications patrimoniales.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2.4 Catégorie F – Marais maritimes (hors SLGBC) .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2.5 Secteurs G &amp; H / H' – Secteurs soumis à érosion pouvant entraîner la submersion .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2.6 Secteurs I &amp; J – Secteurs soumis à érosion uniquement .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2.7 Secteurs K &amp; L - Zones naturelles.....</b>	<b>9</b>
<b>2 MISE AU POINT DES SCENARIOS .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 Scénarios définis .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2 Coûts des enjeux .....</b>	<b>12</b>
<b>2.3 Coûts des ouvrages de protection .....</b>	<b>17</b>
<b>2.3.1 Typologie des ouvrages .....</b>	<b>17</b>
<b>2.3.2 Coût moyen des ouvrages.....</b>	<b>18</b>
<b>2.3.3 Coût de confortement .....</b>	<b>19</b>
<b>2.3.4 Coût annuel d’entretien .....</b>	<b>19</b>
<b>2.3.5 Coûts de confortement et d’entretien des ouvrages.....</b>	<b>20</b>
<b>2.4 Coûts des actions de lutte active souple .....</b>	<b>21</b>
<b>3 COMPARAISON DES SCENARIOS DE GESTION.....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Introduction .....</b>	<b>22</b>
<b>3.2 Analyse coûts / bénéfices (ACB).....</b>	<b>22</b>
<b>3.2.1 Généralités.....</b>	<b>22</b>
<b>3.2.2 Définition des coûts du projet .....</b>	<b>22</b>
<b>3.2.3 Définition des bénéfices.....</b>	<b>23</b>
<b>3.2.4 Valeur Actualisée Nette VAN et ratio Bénéfices/Coûts .....</b>	<b>24</b>
<b>3.3 Hypothèses .....</b>	<b>26</b>
<b>3.3.1 Hypothèses générales .....</b>	<b>26</b>
<b>3.3.2 Valeur économique des enjeux .....</b>	<b>26</b>
<b>3.3.3 Résultats de l’analyse coûts bénéfice.....</b>	<b>27</b>
<b>3.4 Analyse multicritères .....</b>	<b>28</b>
<b>3.4.1 Description des critères retenus .....</b>	<b>28</b>
<b>3.4.2 Résultat de l’AMC .....</b>	<b>31</b>
<b>4 PRIORISATION DES SECTEURS D’INTERVENTION .....</b>	<b>32</b>

<b>4.1 Préambule.....</b>	<b>32</b>
<b>4.2 Méthode .....</b>	<b>32</b>
<b>4.3 Résultats .....</b>	<b>32</b>
<b>5 SYNTHESE DES CHOIX DE GESTION RETENUS PAR SECTEUR .....</b>	<b>34</b>

## Figures

---

Figure 1. Carte de localisation des catégories de secteurs par modes de gestion préférentiels .....	6
Figure 2. coût estime des ouvrages à neuf au metre lineaire (ml).....	18
Figure 3. Etat visuel des ouvrages (2021).....	19
Figure 4. Cout estimé de confortement des ouvrages .....	20

## Tableaux

---

Tableau 1. Catégories de secteurs pour les modes de gestion préférentiels.....	10
Tableau 2 : Coûts des enjeux – hypothèses de base .....	13
Tableau 3. enjeux de type économique & etablissement public .....	14
Tableau 4. coût (€) des enjeux par secteurs sur les secteurs selectionnés .....	15
Tableau 5. synthèse des enjeux menacés par l'érosion sur le littoral de l'ile de re.....	16
Tableau 6. Coût moyen des ouvrages par typologie et par ampleur. ....	18
Tableau 7. Coefficient de confortement en fonction de l'état de l'ouvrage. ....	19
Tableau 8. Coefficient d'entretien par Typologie d'ouvrage et par matériaux de construction. ....	19
Tableau 9. Récapitulatif des couts de confortement et d'entretien par commune.....	20
Tableau 10 . cATALOGUE DES PRIX des solutions de luttes actives souples.....	21
Tableau 11 : Définition des coûts d'investissements et d'entretien pour chaque scénario, en principe.....	23
Tableau 12 : Dommages appliqués aux enjeux pour chaque scénario - en principe.....	24
Tableau 13. Exemple de resultat de l'acb tire du secteur du semaphore .....	27
Tableau 14. Exemple de resultat de l'acb tire du secteur sud doreaux.....	27
Tableau 15. Exemple de resultat de l'aMC tire des secteur du semaphore et SUD doreaux .....	31
Tableau 16. Hiérarchisation des secteurs d'intervention .....	32

# 1 DEFINITION DES MODES DE GESTIONS PAR SECTEURS

## 1.1 Introduction

Les modes de gestion, pouvant constituer tout ou partie d'un scénario de gestion de l'érosion, sont définis au chapitre 2 du guide de l'action locale de la stratégie régionale de gestion de la bande côtière :

- **L'évolution naturelle surveillée** : le littoral est libre d'évoluer naturellement mais des opérations de suivi (surveillance) sont réalisées régulièrement afin d'anticiper la mise en place possible d'un autre mode de gestion ;
- **L'accompagnement des processus naturels** : les interventions (génie écologique, solutions fondées sur la nature) sont légères, limitées, et naturellement réversibles pour accompagner les processus d'érosion. Le littoral évolue toujours de manière naturelle ;
- **La lutte active dure ou souple contre l'érosion** : l'intervention humaine visant à maintenir les enjeux littoraux en place est importante, généralement en fixant les évolutions du trait de côte. La lutte active contre l'érosion emploie des techniques qui diffèrent selon le type de côte ;
- **Le repli stratégique ou suppression, déplacement, relocalisation des biens et des activités** : soustraction des enjeux de la bande littorale soumise à l'érosion. Ce mode de gestion n'intervient pas sur les mécanismes de l'érosion (pas de modification des taux d'évolution du trait de côte). Il permet cependant le retour à une respiration naturelle du système littoral, en redonnant de l'espace pour un fonctionnement plus naturel.

Selon le type de secteur considéré, un ou plusieurs modes de gestion peuvent s'appliquer. Le paragraphe suivant vise à catégoriser l'ensemble du littoral de l'île de Ré et attribuer les modes de gestion préférentiels correspondants.

## 1.2 Modes de gestion potentiels territoriaux

L'île de Ré, avec son littoral varié, nécessite une gestion adaptée à chaque secteur pour garantir une efficacité et une coordination entre les différents plans de gestion déjà en place sur le territoire. Pour cela, une classification en 13 catégories de secteurs a été établie, permettant d'orienter les modes de gestion en fonction de divers critères. Ces critères sont décrits ci-dessous.

- **Type de Risque :**
  - Submersion : Risque d'inondation temporaire dû à des marées hautes ou des tempêtes.
  - Érosion : Dégradation progressive du littoral par l'action des vagues, vents et courants.
  - Érosion pouvant entraîner submersion : Zones où l'érosion pourrait aggraver les risques de submersion.
- **Typologie de Secteur :** Identification et caractérisation des différents types de secteurs littoraux, tels que plages, falaises, marais, etc.
- **Typologie d'Enjeux :** Enjeux économiques, environnementaux, sociaux, et patrimoniaux associés à chaque secteur.
- **Existence d'un Plan de Gestion de Référence :** Présence ou absence de plans de gestion antérieurs qui peuvent guider les actions futures.

Une fois que chaque secteur a été placé dans une catégorie, une pré-identification des modes de gestion potentiels a été réalisée ainsi que les gestionnaires potentiels, les financeurs et la structure en charge de la surveillance :

- **Modes de Gestion** : Stratégies adaptées à chaque catégorie de secteur, telles que le renforcement des infrastructures, la restauration écologique, ou l'adaptation des usages.
- **Gestionnaires** : Entités responsables de la mise en œuvre des actions de gestion, comme les collectivités locales, les agences environnementales, ou les associations.
- **Financeurs** : Identification des sources potentielles de financement, incluant les fonds publics, les subventions européennes, ou les partenariats privés.
- **Structure en charge du suivi/surveillance** : Organismes dédiés à la surveillance continue des secteurs, assurant un suivi des mesures mises en place et de leur efficacité.

Cette classification en 13 catégories de secteurs permet une approche structurée et efficace pour la gestion du littoral de l'île de Ré. Elle facilite l'identification des risques, la planification des actions, et l'optimisation des ressources pour garantir la durabilité et la résilience des zones côtières.

Les 13 catégories sont décrites ci-dessous, synthétisées dans le Tableau 1 et représentées sur la Figure 1. Le Tableau 1 donne l'ensemble des spécificités pour chaque secteur.



**FIGURE 1. CARTE DE LOCALISATION DES CATEGORIES DE SECTEURS PAR MODES DE GESTION PREFERENTIELS**

### 1.2.1 Catégories A et B – Systèmes d’endiguement

Ces secteurs sont soumis au risque submersion et sont inclus dans un système d'endiguement (catégorie A) ou représentent un élément naturel contributif d'un système d'endiguement (catégorie B). L'ensemble de ces secteurs sont gérés par le GEMAPIEN dans le cadre de sa compétence prévention contre les inondations. La gestion de ces secteurs est décrite dans les consignes écrites de gestion du système d'endiguement concerné.

Modes de gestion préférentiels :

- Surveillance et entretien des ouvrages actuels au travers de la compétence GEMAPI ;
- Réhausse ou création de nouveaux ouvrages en cas de nécessité avérée.

Secteur hors SLGBC

### **1.2.2 Catégories C et D - Ports**

Ces secteurs sont des zones portuaires soit départementales (catégorie C) soit communales (catégorie D). Ils peuvent être confrontés aux phénomènes d'érosion ou de submersion mais c'est l'autorité portuaire qui est à la charge de la gestion de la zone à travers un plan de gestion du patrimoine portuaire.

Modes de gestion préférentiels :

- Entretien des ouvrages actuels
- Maintien des accès nautiques par dragage
- Surveillance

---

#### Secteur hors SLGBC

### **1.2.3 Catégorie E – Fortifications patrimoniales**

Le secteur E comprend la zone des fortifications Vauban classées patrimoine mondial de l'UNESCO (propriété de la commune de St-Martin-de-Ré et le Fort la Prée (propriété privée). Ils peuvent être confrontés aux phénomènes d'érosion ou de submersion mais c'est le gestionnaire du site qui organise l'entretien et la valorisation du patrimoine.

Modes de gestion préférentiels :

- Surveillance et entretien des ouvrages actuels
- Suivi de l'évolution

---

#### Secteur hors SLGBC

### **1.2.4 Catégorie F – Marais maritimes (hors SLGBC)**

Le secteur F correspond au secteur de Lilleau des Niges qui se situe à l'extérieur des systèmes d'endiguement de l'île et par conséquent est soumis aux risques d'érosion et de submersion. Cette zone abrite des activités économiques, une piste cyclable et la réserve naturelle du même nom. La gestion de ce site est partagée entre :

- La LPO à travers le plan de gestion de la réserve naturelle
- La commune et l'Etat à travers une convention qui permet d'entretenir certains ouvrages de marais
- L'AEMA, Maître d'Ouvrage des travaux sur les chenaux dans le cadre du contrat territorial des milieux aquatiques (CTMA).

Modes de gestion préférentiels :

- Maintien des ouvrages existants
- Gestion définie dans le plan de gestion de la réserve
- Entretien des chenaux

---

#### Secteur hors SLGBC

## 1.2.5 Secteurs G & H / H' – Secteurs soumis à érosion pouvant entraîner la submersion

Ces secteurs sont soumis au risque érosion pouvant à terme provoquer des risques submersions. La catégorie G correspond aux zones urbaines dense et les H aux zones naturelles aménagées ou zones d'activités économiques d'intérêt public. Une catégorie H' a été créée pour le secteur de l'Atalante qui correspond à une zone basse concernant uniquement des enjeux privés. Hormis cette dernière, ces secteurs peuvent entrer dans la SLGBC.

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs G :

- Gestion active dure / souple à déterminer
- Suivi de l'évolution
- Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins
- Etude de régularisation / extension / classement des SE (en cours)

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs H :

- Gestion active dure / souple à déterminer
- Repli stratégique de certains enjeux
- Suivi de l'évolution
- Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs H' :

- Gestion active dure / souple à organiser par le propriétaire (uniquement Atalante à ce jour) en accord avec la stratégie
- Suivi de l'évolution par l'observatoire du littoral et/ou par le gestionnaire privé

Secteurs inclus dans la SLGBC hormis les H'

## 1.2.6 Secteurs I & J – Secteurs soumis à érosion uniquement

Ces secteurs correspondent aux littoraux soumis uniquement à l'aléa érosion avec des enjeux d'intérêt général (catégorie I) et des enjeux d'intérêts privés (catégorie J). Les secteurs I peuvent relever de la compétence « Défense contre la mer » de la CCIR, en revanche les secteurs J sont gérés par les propriétaires riverains de manière individuelle ou à travers des associations syndicales de propriétaires.

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs I :

- Gestion active dure / souple à déterminer
- Repli stratégique de certains enjeux
- Suivi de l'évolution
- Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs J :

- Gestion active dure / souple à organiser (ASA ou individuelle)
- Suivi de l'évolution

- Mise en place d'Arrêtés d'évacuation si gestion privée impossible ou inefficace

---

Secteurs inclus dans la SLGBC. Les secteurs J sont sous gestion privée

### 1.2.7 Secteurs K & L - Zones naturelles

Ces secteurs correspondent aux zones naturelles sans enjeux avec des phénomènes d'érosion (catégorie K) ou des phénomènes d'accrétion long termes (catégorie L). De nombreux cordons dunaires sont concernés et sous gestion ONF. D'autres secteurs peuvent concerner des territoires du Conservatoire du Littoral sous gestion CCIR ou encore des terrains du CD17.

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs K :

- Accompagnement des processus naturels
- Suivi de l'évolution
- Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins (éventuelle suppression)

Modes de gestion préférentiels pour les secteurs L :

- Accompagnement des processus naturels
- Suivi de l'évolution
- Emprunt de sédiments à définir dans un plan de gestion des sédiments

---

Secteurs inclus dans la SLGBC

TABLEAU 1. CATEGORIES DE SECTEURS POUR LES MODES DE GESTION PREFERENTIELS

Catégorie secteur	A	B	C	D	E	F	G	H	H'	I	J	K	L
Type de risques littoraux	Submersion		Submersion + érosion		Submersion + érosion	Submersion	Erosion pouvant entraîner de la submersion marine			Erosion uniquement		Erosion et/ou submersion sans enjeux	Sans risque érosion
Typologie de secteur	Inclus dans un système d'endiguement (SE)		éléments naturels d'un SE		Zone portuaire départementale	Zone portuaire communale	Fortifications patrimoniales	Marais maritimes	Zones urbaines denses (ex : La Couarde - Peu Ragot)	Zones naturelles aménagées ou zones d'activité économique	Zones naturelles aménagées	Zones naturelles (pouvant être aménagées légèrement)	Zone naturelle en accréition
Typologie d'enjeux	Biens et personnes - Intérêt général		Biens et personnes - Intérêt général		Biens et personnes - Intérêt général Ex : St Martin et Fort la Prée	Bien, personnes et activités économiques (hors SE) Ex : Lilleau des Niges	Bien et personnes - intérêt général	Infrastructures publiques, activités économiques - intérêt général	Enjeux privés Ex : Atalante	Infrastructures publiques, activités économiques - intérêt général	Enjeux d'intérêt privés	Pas d'enjeux socio-économiques impactés	Gisement sableux
Plan de gestion référence	- Consignes écrites de gestion des systèmes d'endiguement (hors SLGBC)	- Consignes écrites de gestion des systèmes (hors SLGBC)	Plan de gestion portuaire (hors SLGBC)		A définir par le gestionnaire (hors SLGBC)	- Plan de gestion de la RNN (LPO) - Convention Etat - Commune - CTMA pour les chenaux (hors SLGBC)	SLGBC	SLGBC	SLGBC	SLGBC	SLGBC	SLGBC	SLGBC
Modes de gestions potentiels	- Surveillance et entretien des ouvrages actuels au travers de la compétence GEMAPI  - Réhausse ou création de nouveaux ouvrages en cas de nécessité avérée	- Surveillance et entretien des éléments naturels via la gestion souple permettant de garantir le niveau de protection fixé dans l'EDD	-Entretien des ouvrages actuels  -Maintien des accès nautiques par dragage		-Surveillance et entretien des ouvrages existants  -Suivi de l'évolution	- Maintien des ouvrages existants  - Gestion définie dans le plan de gestion de la réserve  - entretien des chenaux	- Gestion active dure / souple à déterminer - Suivi de l'évolution - Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins - Etude de régularisation / extension / classement des SE (en cours)	- Repli stratégique de certains enjeux - suivi de l'évolution - Mise en place d'Arrêtés d'évacuation si gestion privée impossible ou inefficace	- Gestion active dure / souple à déterminer - Repli stratégique de certains enjeux - suivi de l'évolution - Mise en place d'Arrêtés d'évacuation si gestion privée impossible ou inefficace	- Gestion active dure / souple à déterminer - suivi de l'évolution - Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins	- Gestion active dure / souple à déterminer - suivi de l'évolution - Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins	- Accompagne les processus naturels  - Suivi de l'évolution  - Emprunt possible de sédiment à définir dans un plan de gestion des sédiments	- Accompagne les processus naturels  - Suivi de l'évolution  - Analyse fonctionnelle et régularisation des ouvrages orphelins (éventuelle suppression)
Gestionnaire identifié	CCIR	CCIR	CD17	Commune	Gestionnaire	LPO / Commune / AEMA	CCIR ou gestionnaire domanial	ASA / Privés	CDC ou gestionnaire domanial	ASA / Privés	CCIR / ONF / CDL / CD17 / Communes	CCIR	
Financeurs identifiés	CCIR	CCIR	CD17	Commune	Gestionnaire	LPO / Commune / CCIR	A définir dans la SLGBC	A définir dans la SLGBC	ASA / Privés	A définir dans la SLGBC	ASA / Privés	CCIR / ONF / CDL / CD17 / A définir dans la SLGBC	A définir dans la SLGBC
Suivi de l'évolution / surveillance	CCIR (GEMAPI) + Obs. littoral (CCIR)	Obs. littoral (CCIR)	CD17	Commune	Gestionnaire	LPO / AEMA	Obs. littoral (CCIR)	Obs. littoral (CCIR)	Gestionnaire + Obs. littoral (CCIR)	Obs. littoral (CCIR)	Gestionnaire + Obs. littoral (CCIR)	Obs. littoral (CCIR)	Obs. littoral (CCIR)

## 2 MISE AU POINT DES SCENARIOS

### 2.1 Scénarios définis

Conformément au guide de l'action locale de la Stratégie régionale de gestion de la bande côtière pour l'élaboration des stratégies locales, 4 scénarios ont été établis pour chaque secteur de l'île de Ré :

- Deux scénarios sont imposés par le cahier des charges de réalisation des stratégies locales de gestion de la bande côtière en Aquitaine (GIP Littoral Aquitain, 2012) :
  - **S0 - Scénario « inaction »** qui constitue le scénario de référence. Ce scénario est basé sur l'arrêt de l'ensemble des actions de lutte contre l'érosion marine (entretien des cordons dunaires, rechargements, ...) et l'effacement des ouvrages de lutte active définis comme non pérennes. In fine, il est basé sur les projections des évolutions du trait de côte à 30 ans.
  - Coûts d'investissement et d'entretien : aucun
  - Effets attendus : Les enjeux touchés par l'érosion marine sont définitivement perdus (dommages maximum).
  - **S1 - Scénario « repli stratégique »**. Ce scénario correspond au scénario « inaction » en termes de position à venir du trait de côte mais il est fait l'hypothèse que l'ensemble des enjeux potentiellement touchés par l'érosion marine ont été préalablement relocalisés hors de la zone d'aléa. Le coût de repli stratégique et notamment de la remise en état du site a ici été calculé en rajoutant 10% à la valeur immobilière des biens.
  - Coûts d'investissement et d'entretien : Coût des ouvrages, remise en état du site (10% de l'investissement) et coût des enjeux pour leur relocalisation. Ces coûts sont considérés à partir de 2035.
  - Effets attendus : recul du trait de côte (dommages aux enjeux comptabilisés jusqu'en 2035, année de la relocalisation effective).
- Différents scénarios d'intervention en fonction des spécificités de chaque secteur et des modes d'action envisagés :
  - **S2 – Scénario « fil de l'eau » ou « entretien courant »** qui correspond au suivi, voire à un entretien simple du secteur considéré. C'est un scénario d'action intermédiaire. Il consiste à réaliser des suivis, des entretiens courants des ouvrages de protection au fil de l'eau ou encore des rechargements légers ponctuels ou brouettages.
  - Coûts d'investissement et d'entretien : Coût de l'entretien des ouvrages actuels jusqu'à 2050
  - Effets attendus : Maintien du trait de côte mais possible événements engendrant des dommages : dommages liés à une tempête majeure en 2035 (correspondant à 20% de la valeur des enjeux).
  - **S3 – Scénario de « lutte active (souple, dure ou mixte) »** qui correspond à une volonté de maintenir le trait de côte à sa position actuelle et ainsi garantir la pérennité des enjeux menacés. C'est un scénario d'action avec un fort niveau d'interventionnisme que ce soit en ouvrage dur ou en action souple (recharge, ...)
  - Coûts d'investissement et d'entretien : Coût de la remise en état (ou de la création) d'ouvrage dès 2025 + entretien des ouvrages de protection à partir de 2035 jusqu'à 2050 + éventuellement des interventions de rechargement massif.
  - Effets attendus : maintien du trait de côte. Pas de dommages aux enjeux.

Le scénario retenu pourra être une combinaison des différents scénarios étudiés. Le scénario global sera détaillé dans le programme d'actions qui intègrera des opérations complémentaires à prendre en compte dans la stratégie autres que les propositions techniques détaillées ici.

## 2.2 Couts des enjeux

Dans le cadre de sa nouvelle feuille de route « Littoral 2030 - Réussir la transition du littoral en Nouvelle-Aquitaine », les membres du GIP Littoral et les partenaires de l'Observatoire de la Côte Nouvelle-Aquitaine (OCNA) ont souhaité l'extension du diagnostic régional de l'érosion côtière à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, en intégrant le littoral de la Charente-Maritime et en adaptant la méthode régionale à ses spécificités.

Cette actualisation visait principalement à :

- Caractériser l'aléa érosion côtière à l'horizon 2050. Cette première étape du projet a été finalisée par l'OCNA en décembre 2021,
- Analyser les enjeux exposés sur le littoral de la Charente-Maritime. Ce second volet du projet a été réalisé par le GIP Littoral au cours de l'année 2022.

In fine, les enjeux (bâti et linéaires<sup>1</sup>) concernés par l'aléa érosion avaient d'ores et déjà été identifiés et évalués par le GIP selon la même méthode que celle utilisée dans les études de sensibilité de 2012 et 2018 en ex-Aquitaine lors de la réalisation de la présente étude. **Cependant, l'aléa érosion a été révisé par nos soins depuis et donc le recensement des enjeux a été totalement revu.**

A titre informatif, les enjeux bâties correspondant aux bâtiments à vocation de logement (maisons et appartement) et à vocation d'emploi ou d'activité (locaux d'activités) ont été évalués sur la base de l'exploitation de la base de données MAJIC III de la DGFiP (Direction Générale des Finances Publiques). En outre, c'est l'évaluation de la valeur « vénale » des enjeux bâties qui a ici été retenue. Cette approche développée par le GIP lui-même (2018), correspond à la valeur actuelle du bien sur le marché de l'immobilier sans prendre en compte l'impact potentiel du risque sur le bien. Cependant, ces valeurs ont été actualisées considérant le marché de l'immobilier particulier sur l'île de Ré.

Pour le territoire de la CCIR, à titre informatif car provenant de l'étude macro du GIP, la valeur totale des enjeux a été calculée pour :

- Valeurs foncières des bâtiments et résidences d'habitation à 6,5 millions d'euros (GIP, 2022),
- Valeurs foncières des activités économiques : non concerné (GIP, 2022),

Concernant les infrastructures publiques ou assimilées, types : bâtiments publics et axes de communication divers (route, piste cyclable, ...), celles-ci sont issues de la BD TOPO 2020 de l'IGN. Le Tableau 2 récapitule les coûts pris en considération pour l'évaluation de ces enjeux, validés en réunion technique avec le GIP.

Cependant, certains éléments n'ont pas été évalués. C'est le cas notamment de :

- Le foncier des infrastructures publiques,
- Les biens (locaux d'activités) présents sur le DPM bénéficiant d'une AOT (seul le foncier du bâtiment non soumis à une AOT est considéré),
- Le relogement des habitants sinistrés,
- Les interruptions temporaires d'activités,
- La valeur patrimoniale,

---

<sup>1</sup> Concernant les enjeux linéaires, bien que le travail eût d'ores et déjà été réalisé par le GIP, celui-ci a dû être repris suite à la perte des données originelles.

- La valeur écosystémique,
- Etc.

**TABLEAU 2 : COUTS DES ENJEUX – HYPOTHESES DE BASE**

Catégorie	Coûts	Source/commentaire
Maison plain-pied	8000€/m <sup>2</sup>	Valeur issue de la base de données publiques dv3f et <i>seloger.com</i>
Maison à étage	8000€/m <sup>2</sup> * <u>nb étage</u>	Valeur issue de la base de données publiques dv3f et <i>seloger.com</i>
Bâtiment économique ou associatif	8000 €/m <sup>2</sup>	Basé sur le coût de prix au m <sup>2</sup> des bâtiments résidentiels
Bâtiment économique léger	3000 €/m <sup>2</sup>	Restaurants Petit encas, Patache, Ré Ostréa.
Musée/similaire	8000 €/m <sup>2</sup>	Basé sur le coût de prix au m <sup>2</sup> des bâtiments résidentiels
Annexes bâti (garage, pool house, cabanes...)	1500€/m <sup>2</sup>	Après recherche base dv3f : terrains avec dépendance
Blockhaus	Pas de valeur considérée	<i>Le démantèlement est estimé à 100k€ par blockhaus.</i>
Camping	3000€/m <sup>2</sup> bâti 23€/m <sup>2</sup> pour le terrain de camping	6 campings concernés (emprise surfacique, terrains) dont 1 uniquement avec un bâti (type accueil ou sanitaires). Coûts du bâti : source GIP. Coûts surfaciques : basées sur les valeurs données par la CCIR : 3M€ de CA sur 3 campings, ramenés à leur surface.
Route revêtue structurante	2 000 €/ml	Basé sur les données du GIP et du PEDD
Voie mixte revêtue	1 000 €/ml	Basé sur les données du GIP et du PEDD
Piste cyclable en dur	250 €/ml	Basé sur les données du GIP et du PEDD
Sentier/chemin	100 €/ml	Basé sur les données du GIP et du PEDD

Catégorie	Coûts	Source/commentaire
Parking	200 €/m <sup>2</sup>	Basé sur les données du GIP et du PEDD
Réseaux :	Coûts respectifs :	Données internes
EU	400 €/ml	
EP	500 €/ml	
AEP	300 €/ml	
Enedis BT	300 €/ml	
Enedis HTA	500 €/ml	
Telecom	300 €/ml	

TABLEAU 3. ENJEUX DE TYPE ECONOMIQUE & ETABLISSEMENT PUBLIC

COMMUNE	TOPONAME	NATURE	SURFACE (M <sup>2</sup> )	COÛT (€)
SAINT-MARTIN-DE-RE	RE OSTREA	RESTAURANT	84	672 000
SAINT-MARTIN-DE-RE	POUR LA PROTECTION ANIMALIAIRE RETHAISE	ASSOCIATION	34	272 000
RIVEDOUX-PLAGE	LE PETIT ENCAS	RESTAURANT	32	256 000
SAINTE-MARIE-DE-RE	HOTEL ATALANTE	HOTEL	1561	12 488 000
SAINTE-MARIE-DE-RE	L'ANCRE MARITAISE	ASSOCIATION	217	1 736 000
SAINTE-MARIE-DE-RE	CABANE DE MONTAMER	ASSOCIATION	43	344 000
LES-PORTES-EN-RE	LA PATACHE	RESTAURANT	142	1 136 000
LES-PORTES-EN-RE	ECOMUSEE LA MAISON DES DUNES	MUSEE	32	256 000
SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	ANCIEN PHARE	PHARE	272	2 176 000
SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	CANOT DE SAUVETAGE	ANCIEN BATI SNSM	105	840 000
SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	SEMAPHORE	SEMAPHORE	225	1 800 000

Le tableau ci-dessous reprend en détail l'ensemble des coûts des enjeux socio-économiques pour chaque secteur sélectionné dans le cadre de la stratégie. Ce tableau servira de base pour l'analyse coûts-avantages (référence).

Dans le calcul des coûts des campings et des parkings, la surface comptabilisée représente uniquement la surface menacée par l'aléa érosion.

**TABLEAU 4. COUT (€) DES ENJEUX PAR SECTEURS SUR LES SECTEURS SELECTIONNES**

N°	NOM SECTEUR	BATI	ROUTES	RESEAUX	PARKING	CAMPING	TOTAL
<b>1</b>	Route la Patache						-
<b>2</b>	La Patache	425 883	9 927				<b>435 810</b>
<b>4</b>	Anse du Fourneau						-
<b>5</b>	Plage de la Loge - pointe de la Redoute	3 642 630	110 631				<b>3 753 261</b>
<b>9</b>	Plage du Lizay		1 456				<b>1 456</b>
<b>11</b>	Petit Bec		2 143				<b>2 143</b>
<b>13</b>	Maison de la Dune	253 920	8 227				<b>262 147</b>
<b>15</b>	County		57 771		200 000		<b>257 771</b>
<b>17</b>	Pas de la Carrière		10 961				<b>10 961</b>
<b>19</b>	Pas de Zanück		58 873				<b>58 873</b>
<b>21</b>	Conche des Baleines	2 512 392	10 967				<b>2 523 359</b>
<b>23</b>	Sémaphore	5 500 064	167 843			17 215	<b>5 685 121</b>
<b>25</b>	Sud Doreaux		25 874			11 417	<b>37 291</b>
<b>29</b>	Grignon	926 528	58 593			10 335	<b>995 456</b>
<b>30</b>	Dune de Grignon	10 072 472					<b>10 072 472</b>
<b>32</b>	Le Martray	2 606 584	637				<b>2 607 221</b>
<b>34</b>	Dune du Martray		361 842				<b>361 842</b>
<b>36</b>	Moulin Brûlé		34 554				<b>34 554</b>
<b>38</b>	Plage des Prises		21 199				<b>21 199</b>
<b>40</b>	La Couarde Bourg		113 594				<b>113 594</b>
<b>42</b>	Plage du Petit Sergent		16 697				<b>16 697</b>
<b>44</b>	Plage des Gollandières	221 856	63 958				<b>285 814</b>
<b>46</b>	Plage du pas des Boeufs		24 633			2 877	<b>27 509</b>
<b>48</b>	Plage de Gros Jonc		32 584				<b>32 584</b>
<b>50</b>	Plage des Gouillauds		29 350				<b>29 350</b>
<b>52</b>	Les Grenettes 1		5 532				<b>5 532</b>
<b>54</b>	Les Ensemberts		9 716				<b>9 716</b>
<b>62</b>	Dune de Montamer	347 368	19 876				<b>367 244</b>
<b>63</b>	Saint Sauveur	1 638 064	41 641				<b>1 679 705</b>
<b>73</b>	Parking port Notre Dame		65 238		240 000		<b>305 238</b>
<b>77</b>	Marais de Grand-pré		18 306				<b>18 306</b>
<b>84</b>	Marais du Défend		20 114				<b>20 114</b>

N°	NOM SECTEUR	BATI	ROUTES	RESEAUX	PARKING	CAMPING	TOTAL
86	Rivedoux plage sud - pas de la Fontaine		176 649	850 000	600 000		<b>1 626 649</b>
87	Rivedoux plage sud - poste de secours	170 462	9 443		600 000		<b>779 904</b>
88	Digue de la Garenne	8 019 411	1 047				<b>8 020 458</b>
89	Rivedoux Redoute						-
93	Rivedoux Nord Camping						-
96	Rivedoux Bourg						-
99	Rivedoux la Corniche						-
100	La Corniche zone basse		11 585				<b>11 585</b>
102	Cale ostréicole fort la Prée						-
103	Accès Fort la Prée						-
105	Falaise de la Flotte		168 070				<b>168 070</b>
107	Plage de l'Arnéault						-
110	La Maladrerie - Le Preau		53 074				<b>53 074</b>
111	Marais du Preau		23 443				<b>23 443</b>
112	Falaise le Preau		27 847				<b>27 847</b>
113	Quartier de la Cible						-
114	Plage de la Cible		12 444				<b>12 444</b>
119	Vert-Clos - Pas des Huîtres	2 944 083	64 437				<b>3 008 520</b>
122	Plages du Grouin		181 257				<b>181 257</b>
123	Pointe du Grouin	2 883 856	86 030				<b>2 969 886</b>
124	Marais du Grouin		490 724				<b>490 724</b>
125	Falaise de Loix		97 020				<b>97 020</b>

A l'échelle de l'île, le coût des enjeux menacés par l'érosion représente :

TABLEAU 5. SYNTHESE DES ENJEUX MENACES PAR L'EROSION SUR LE LITTORAL DE L'ILE DE RE

Catégorie d'enjeux	Bâti hors privé	Routes	Parking	Camping	Réseaux	Total des enjeux hors privé
Coûts (€)	26 982 797	4 180 568	700 000	176 145	850 000	<b>32 889 511</b>

Les enjeux privés représentent à eux seuls plus de 85 000 000 €

## 2.3 Coûts des ouvrages de protection

L'objectif de cette étape est de définir des ordres de grandeurs de coûts associés aux éventuels confortements nécessaires à la remise en état des ouvrages et à l'entretien des ouvrages dans le futur. Ces estimations seront utilisées pour la comparaison des scénarios et pour élaborer le programme d'actions.

La méthodologie mise en place consiste à réaliser 4 étapes :

- 1) Définition de typologie d'ouvrage permettant de représenter l'intégralité des ouvrages concernés ;
- 2) Définition d'un coût moyen d'ouvrage par mètre linéaire en fonction de leur typologie et de leur ampleur ;
- 3) Définition d'un coût de confortement (% du coût moyen d'ouvrage associé à l'état de l'ouvrage) ;
- 4) Définition d'un coût annuel d'entretien associé à un pourcentage usuel.

→ Cette méthode a été utilisée sur d'autres stratégies du département et a été validée par les partenaires.

### 2.3.1 Typologie des ouvrages

La typologie de l'ensemble des ouvrages de l'île de Ré concernés par l'érosion a été utilisée et les ouvrages ont été regroupés en 5 groupes :

- Enrochements
- Epi bois
- Epi béton
- Cale
- Mur / quai
- Perré maçonnable
- Gabion



Enrochements



Epi bois



Epi béton



Mur / quai



Cale



Gabion



Perré maçonnable

Ces 7 groupes permettent de simplifier l'étude des coûts.

### 2.3.2 Coût moyen des ouvrages

Un coût moyen d'ouvrage par mètre linéaire a été défini en fonction de leur typologie et de leur ampleur. Ces chiffres ont été déterminés sur la base des retours d'expérience des travaux réalisés sur des ouvrages similaires et sur des chantiers à proximité.

TABLEAU 6. COUT MOYEN DES OUVRAGES PAR TYPOLOGIE ET PAR AMPLUR.

Coût moyen d'ouvrage par mètre linéaire (€/ml)			
Désignation	Majeur	Moyen	Mineur
Enrochements / Epi	6 000	4 500	3 000
Epi béton	4 500	3 500	
Epi bois			1 000
Gabion	1 000	500	
Murs / perrés maçonnés	10 000	5 000	2 500
Murs béton	3 500	2 000	1 000
Cale		3 000	2 000



Majeur



Moyen



Mineur



FIGURE 2. COUT ESTIME DES OUVRAGES A NEUF AU METRE LINEAIRE (ML)

### 2.3.3 Coût de confortement

Un coût de confortement a été défini avec un pourcentage du coût moyen d'ouvrage associé à l'état de l'ouvrage (issu du diagnostic de phase 1).

Dans le cadre d'un confortement d'un ouvrage en mauvais état, 50% de son coût initial est pris en compte. 30% est considéré pour les ouvrages en état moyen et 10% seulement pour les ouvrages en bon état.

**TABLEAU 7. COEFFICIENT DE CONFORTEMENT EN FONCTION DE L'ETAT DE L'OUVRAGE.**

COEFFICIENT CONFORTEMENT EN FONCTION DE L'ETAT 2021			
Etat	Mauvais	Moyen	Satisfaisant
Coefficient	0.50	0.30	0.10



**FIGURE 3. ETAT VISUEL DES OUVRAGES (2021).**

### 2.3.4 Coût annuel d'entretien

Un coût annuel d'entretien a été associé à un pourcentage du coût initial de l'ouvrage. Ce pourcentage se base sur le retour d'expérience et les observations sur les ouvrages similaires.

**TABLEAU 8. COEFFICIENT D'ENTRETIEN PAR TYPOLOGIE D'OUVRAGE ET PAR MATERIAUX DE CONSTRUCTION.**

COEFFICIENT D'ENTRETIEN PAR TYPO & MATERIAUX	
Désignation	Coefficient
Enrochement / Epi bois	0.01
Ouvrages maçonnés / Béton / Gabions	0.03

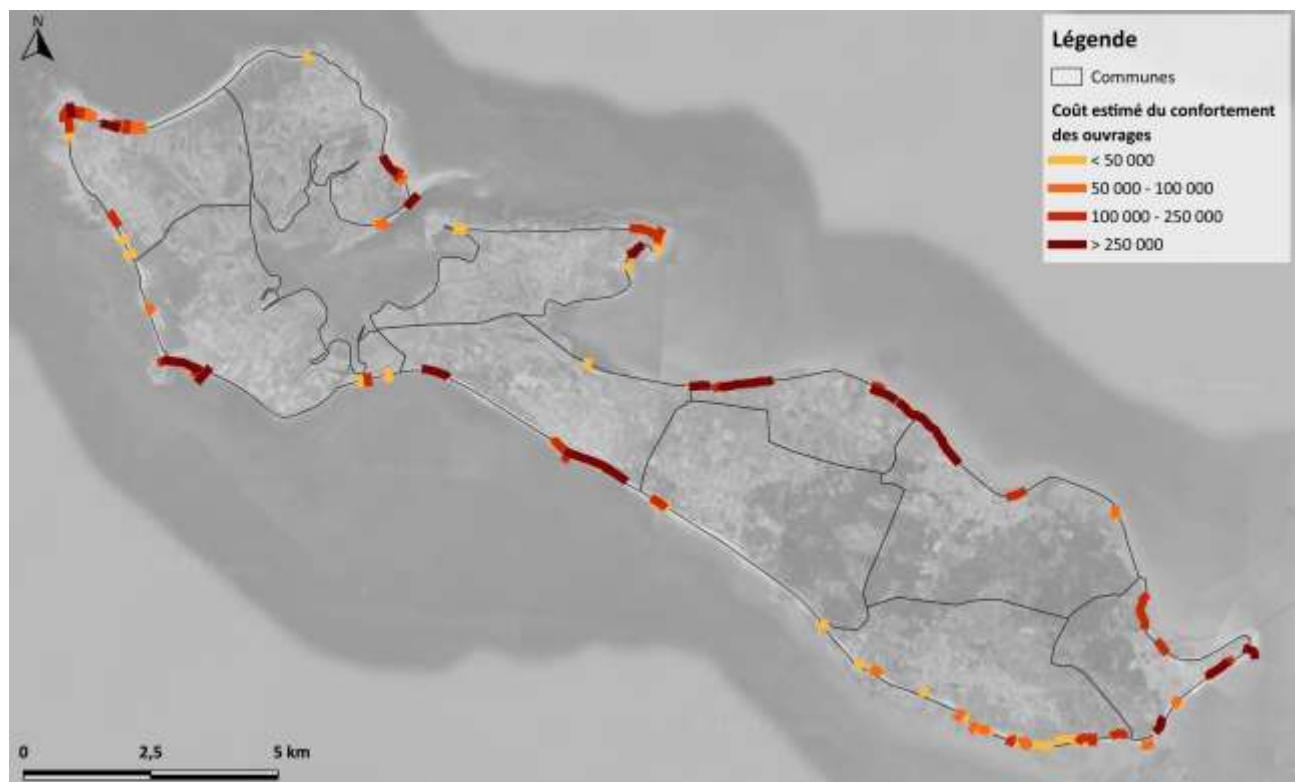
### 2.3.5 Coûts de confortement et d'entretien des ouvrages

Ainsi, pour l'ensemble du territoire de l'Île de Ré, le **coût de confortement des ouvrages littoraux est estimé à 18.6 M€ et le budget d'entretien annuel est estimé à 700 K€.**

Le tableau suivant présente les coûts de confortement et d'entretien des ouvrages par commune du territoire de l'île de Ré. Les ouvrages PAPI et portuaires n'ont pas été estimés.

**TABLEAU 9. RECAPITULATIF DES COÛTS DE CONFORTEMENT ET D'ENTRETIEN PAR COMMUNE**

COMMUNE	COÛTS DE CONFORTEMENT ESTIMÉ	COÛTS D'ENTRETIEN ESTIMÉ PAR AN
ARS-EN-RE	1 837 350 €	46 125 €
LA COUARDE SUR MER	2 422 750 €	126 815 €
LA FLOTTE EN RE	2 422 500 €	82 305 €
LE BOIS PLAGE	287 700 €	10 770 €
LES PORTES EN RE	1 425 750 €	47 265 €
LOIX	1 162 650 €	39 295 €
RIVEDOUX	1 815 200 €	88 760 €
SAINT CLEMENT DES BALEINES	1 990 800 €	67 570 €
SAINT MARTIN DE RE	4 047 300 €	135 610 €
SAINTE MARIE DE RE	1 185 450 €	48 825 €
<b>TOTAL</b>	<b>18 597 450 €</b>	<b>693 340 €</b>



**FIGURE 4. COUT ESTIME DE CONFORTEMENT DES OUVRAGES**

## 2.4 Couts des actions de lutte active souple

Un catalogue de prix basé sur les retours d'expérience par solution de gestion et de lutte active souple a été établi par mètre linéaire.

**TABLEAU 10 . CATALOGUE DES PRIX DES SOLUTIONS DE LUTTES ACTIVES SOUPLES.**

REFERENCE CATALOGUE	SOLUTION	COUTS (€/ML)
<b>1</b>	<b>Suivi / intervention légère</b>	
1.1	Suivi / intervention légère	5
1.2	Reprise de ganivelle	10
<b>2</b>	<b>Mise en défens</b>	
2.1	Ganivelles simples	20
2.2	Filet coco	15
2.3	Clôture 2 fils lisses basses	5
2.4	Clôture 3 fils lisses	8
2.5	Clôture URSUS	10
2.6	Couverture de branchage	50
2.7	Végétalisation (Oyat)	150
<b>3</b>	<b>Gestion active</b>	
3.1	Rechargement par voie terrestre (zone de prélèvement proche)	100
3.2	Rechargement par voie terrestre (zone de prélèvement éloignée)	200
3.3	Rechargement par voie maritime	5 000
3.4	Brouettagé	50

Dans le cadre de cette stratégie, les solutions de luttes actives souples proposées sont :

- La mise en défens par pose de ganivelles simples et végétalisation avec des Oyats ;
- Le rechargement par voie terrestre ou maritime ;
- Le brouettagé.

### 3 COMPARAISON DES SCENARIOS DE GESTION

#### 3.1 Introduction

L'objectif de cette étape est d'évaluer les effets positifs et négatifs des différents scénarios de gestion définis précédemment.

Ainsi, pour chacun des scénarios, les deux approches complémentaires présentées en suivant ont été mises en œuvre :

- Une analyse coûts / bénéfices (ACB),
- Une analyse multicritères (AMC).

Ces éléments vont permettre de constituer une aide à la décision objective quant à la stratégie à adopter par le maître d'ouvrage.

#### 3.2 Analyse coûts / bénéfices (ACB)

##### 3.2.1 Généralités

L'analyse coûts / bénéfices (ACB) consiste en une évaluation de la pertinence économique de chaque scénario de gestion à l'aide d'une méthode de comparaison des coûts et des bénéfices de manière la plus globale possible. Les indicateurs permettant d'évaluer la pertinence économique d'un projet sont la Valeur Actualisée Nette (VAN), et le ratio Bénéfices/Coûts, détaillés ci-après.

La situation de référence utilisée dans cette étude (à partir de laquelle seront comparés tous les scénarios) correspond au scénario d'inaction (S0).

Par ailleurs, il est considéré qu'il n'y a pas de nouveaux enjeux construits au cours du temps de manière à faciliter la comparaison et la compréhension des résultats.

##### 3.2.2 Définition des coûts du projet

###### Notion de taux d'actualisation $r$

La pertinence économique ne se calcule pas uniquement par la somme des avantages diminuée de la somme des coûts. En effet, la notion d'actualisation revêt un caractère fondamental pour projeter la pertinence économique dans le temps.

L'actualisation reflète la préférence pour le présent, c'est-à-dire que les individus et sociétés tendent à valoriser davantage les bénéfices immédiats que ceux futurs. Elle prend en compte également le risque associé aux investissements long-terme, incluant les incertitudes économiques et environnementales. La prise en compte de cette actualisation permet ainsi de convertir les coûts et avantages futurs en valeurs présentes, et comparer avec la situation actuelle. En France, ce taux d'actualisation est fixé à  $r = 2,5\%$  pour chaque année jusqu'en 2070, d'après le guide méthodologique faisant référence (CGDD, 2018).

###### Coûts des scénarios (CAPEX et OPEX)

Dans l'ACB réalisée dans le cadre de cette étude, les coûts sont définis de la manière suivante :

- Les **coûts** correspondent aux sommes dépensées par la collectivité pour la mise en œuvre du scénario :
  - Des investissements initiaux (CAPEX),

- De l'entretien (OPEX) régulier des aménagements de protection (enrochements, digues, rechargements en sable, ...),
- Des sommes engagées dans l'hypothèse d'un repli stratégique.
- Les coûts sont **actualisés** via le taux d'actualisation défini précédemment, en fonction de l'année à laquelle ils sont prévus d'être engagés.
- De manière générale, les coûts associés à chaque scénario sont basés sur le principe du tableau suivant :

**TABLEAU 11 : DEFINITION DES COUTS D'INVESTISSEMENTS ET D'ENTRETIEN POUR CHAQUE SCENARIO, EN PRINCIPE.**

Scénario	Investissement – CAPEX	Entretien – OPEX
<b>SC1 (Relocalisation)</b>	Relocalisation en 2035* : montant total des dommages aux enjeux majoré de 10%	Aucun
<b>SC2 (Fil de l'eau)</b>	Aucun	Suivi au fil de l'eau pendant la durée du projet : de 2025 à 2050. Montant annuel considéré chaque année.
<b>SC3 (Lutte active)</b>	Reprise des ouvrages existants en 2025.	Suivi uniquement à partir de 2036 pour 15 ans : montant annuel considéré entre 2036 et 2050 inclus.

Des cas particuliers comprenant des ajustements ou panachages sont possibles.

\*La relocalisation intervient arbitrairement en 2035, pour considérer le temps de la mise en place du cadre légal et des études nécessaires.

Les coûts d'investissement et d'entretien ( $C(t)$ ) sont actualisés puis sommés année par année pour être comparés aux bénéfices et ainsi calculer la VAN et le ratio B/C définis ci-après.

### 3.2.3 Définition des bénéfices

Dans l'ACB réalisée dans le cadre de cette étude, les **bénéfices** correspondent à la différence du montant des dommages subis par les enjeux pour chaque scénario en comparaison avec la situation de référence (si les dommages sont moindres grâce à la mise en œuvre du scénario). Dans ce cas, il est alors question de dommages évités, et les bénéfices correspondent alors à la valeur des enjeux sauvagardés par les aménagements ou les actions réalisés.

Dans le cadre de la présente étude, seuls les bénéfices fixes correspondant aux enjeux sauvagardés de type bâties ou linéaire (immobiliers, infrastructures ou routes/sentiers) ont été pris en compte dans cette analyse simplifiée. Les bénéfices dits variables et correspondants aux enjeux sauvagardés de type variable tels que les taxes foncières, taxes d'habitation, valeur ajoutée des entreprises, taxes professionnelles, ..., n'ont pas été recherchés.

Le détail des valeurs monétaires associées à chaque enjeu est donné en partie 3.3.2. Pour les enjeux ne pouvant être évalués en valeur monétaire, l'outil de l'analyse multicritères (AMC) a été utilisé et est présenté en section 3.4.

**TABLEAU 12 : DOMMAGES APPLIQUES AUX ENJEUX POUR CHAQUE SCENARIO - EN PRINCIPE**

Scénario	Dommages appliqués	Montant considéré
<b>SC0 (inaction)</b>	Montant total des enjeux présents dans la bande d'aléa.	Dommages moyens annualisés (DMA) : répartition des dommages linéaire dans le temps entre 2025 et 2050.
<b>SC1 (Relocalisation)</b>	Relocalisation en 2035 : Dommages intervenant entre 2025 et 2034.	Moyenne annuelle (DMA) appliquée uniquement entre 2025 et 2034.
<b>SC2 (Fil de l'eau)</b>	Dommages liés à une tempête exceptionnelle en 2035* : protection pérenne mais non optimale.	20% du montant total des dommages appliqués à l'année 2035.
<b>SC3 (Lutte active)</b>	Aucun : protection optimale et pérenne.	Aucun dommage

Des cas particuliers comprenant des ajustements ou panachages sont possibles.

Les hypothèses ont été discutées et validées lors de réunions techniques.

\*Le scénario « au fil de l'eau » ne garantissant pas une protection optimale car sans reprise totale des ouvrages, il apparaît important de graduer les bénéfices associés. Ainsi, en cohérence avec l'établissement des bandes d'aléa (1 seul événement majeur considéré pendant la période d'étude), il est considéré arbitrairement qu'un événement pourrait engendrer des dommages exceptionnels en cours de projet, en 2035. Un montant de 20% des dommages totaux est envisagé (une sensibilité a été réalisée sur ce chiffre, ne remettant pas significativement en cause les résultats).

Les bénéfices sont définis comme la différence entre les dommages annuels en état projet et ceux à l'état de référence (Dommages évités moyens annuels, DEMA, ou  $B(t)$ ), et sont actualisés puis sommés année par année pour être comparés aux coûts et ainsi calculer la VAN et le ratio B/C définis ci-après.

### 3.2.4 Valeur Actualisée Nette VAN et ratio Bénéfices/Coûts

#### Valeur Actualisée Nette (VAN)

Afin de tenir compte de ce paramètre dans le bilan économique d'un projet, la Valeur Actualisée Nette (VAN) est calculée et intègre l'actualisation des coûts et des bénéfices. La VAN se calcule donc ainsi :

$$VAN = \sum_{t=T_0}^{T_f} \frac{B(t) - C(t)}{(1+r)^t}$$

Où :

- VAN = valeur actualisée nette,
- $T_0$  = 2025, date actuelle,
- $T_f$  = 2050, date de l'horizon temporel considéré,
- $B$  = bénéfices au temps  $t$ , actualisés

- $C$  = coûts au temps  $t$ , actualisés
- $r$  = coefficient annuel d'actualisation, fixé à 2,5 %, comme recommandé par le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective,

Le projet est considéré comme pertinent économiquement si la VAN est positive.

Dans la mesure où il est parfois difficile de monétariser tous les effets d'un scénario d'aménagement, la VAN peut être utilisée comme l'un des éléments d'une analyse multicritères plus large.

Dans le cadre de la présente étude, il n'est pas fait d'hypothèse quant à l'efficacité des stratégies de gestion du trait de côte au-delà de la durée d'analyse. La durabilité de la solution au-delà de 2050 ne sera donc pas prise en compte.

### 3.3 Hypothèses

#### 3.3.1 Hypothèses générales

Les hypothèses générales de travail sont les suivantes :

- **Périmètre d'analyse** : bande d'aléa du scénario d'érosion de référence jusqu'à 2050, définis lors du diagnostic de la présente étude (phase 1).
- **Horizon temporel** : 2050
- **Statique des enjeux** : le nombre d'enjeux et leur valeur sont considérés comme constants pendant la durée de l'analyse. La variabilité de la population n'est pas prise en compte, ni une éventuelle expansion urbaine.
- **Actualisation des coûts** : Les coûts devront être actualisés afin de les ramener à des valeurs comparables à la date de réalisation de l'étude (taux d'actualisation de 2,5%).
- **Echelle de l'analyse** : l'étude est réalisée à échelle de la Communauté de Communes de l'île de Ré. Les montants sont calculés en HT et les enjeux impactés sont considérés comme perdus.
- **Perte des enjeux** : les enjeux perdus ont été dénombrés et évalués au sein de la bande de recul du trait de côte.
- **Valeur des enjeux** : la méthode d'évaluation dite « de comparaison »<sup>2</sup> est ici retenue. Celle-ci implique qu'il n'est pas tenu compte de l'existence du risque dans la valeur des enjeux.
- **Repli stratégique** : le coût de repli stratégique a été calculé en rajoutant 10% à la valeur immobilière des biens afin de prendre en compte un dédommagement. Le repli stratégique est considéré pour chaque enjeu impacté dans le cas du scénario de repli stratégique (bâti, équipement, linéaire routier...).

#### 3.3.2 Valeur économique des enjeux

Les valeurs des enjeux ont été décrites dans le paragraphe 2.2.

---

<sup>2</sup> Cette méthode d'évaluation, également nommée « évaluation de la valeur vénale », correspond à la valeur actuelle du bien sur le marché de l'immobilier, sans prise en compte particulière de l'impact de l'érosion.

### 3.3.3 Résultats de l'analyse coûts bénéfice

L'ACB a été réalisée, pour l'ensemble des secteurs identifiés au paragraphe 4.

Une synthèse des résultats de l'ACB est présentée en Annexe sous forme de tableaux avec les résultats pour chaque scénario étudié.

Il est important de rappeler qu'ici sont considérés les aspects économiques uniquement. Les aspects non monétaires et les co-bénéfices sont étudiés dans l'analyse multicritères (présentée en suivant), pour nuancer cette approche.

**Exemples de résultat d'ACB :** Secteur du Sémaphore & secteur Sud Doreaux

Les tableaux suivants présentent un exemple de présentation d'un tableau de résultat, tiré des secteurs du Sémaphore et Sud Doreaux. L'échelle de couleur part du rouge pour les VAN négatives, au vert pour les VAN positives, en passant par le jaune pour les VAN proches de 0

TABLEAU 13. EXEMPLE DE RESULTAT DE L'ACB TIRE DU SECTEUR DU SEMAPHORE

Scénario	SC1 Relocalisation	SC2 Fil de l'eau	SC3 Lutte active
VAN à l'horizon projet	- 2 599 579 €	2 413 936 €	3 387 907 €
Horizon avec VAN>0	N/A	0 ans	2 ans

TABLEAU 14. EXEMPLE DE RESULTAT DE L'ACB TIRE DU SECTEUR SUD DOREAUX

Scénario	SC1 Relocalisation	SC2 Fil de l'eau	SC3 Lutte active
VAN à l'horizon projet	- 17 052 €	- 512 331 €	- 2 659 179 €
Horizon avec VAN>0	N/A	N/A	N/A

## 3.4 Analyse multicritères

L'analyse multicritères constitue l'élément devant faciliter la prise de décision quant aux choix stratégiques à mettre en place sur la Communauté de Communes de l'Île de Ré (CCIR). Elle permet de synthétiser l'ensemble des connaissances disponibles et de faire apparaître une hiérarchisation des scénarios à l'étude.

### 3.4.1 Description des critères retenus

Les critères retenus pour l'analyse sont énoncés ci-dessous et permettent de couvrir l'ensemble des aspects permettant de faciliter la prise de décision. Pour chaque critère, il est donné en suivant la définition et les règles de hiérarchisation :

#### ■ Coûts des travaux

- Définition : estimation des coûts des travaux (ouvrages, rechargeement, acquisition de biens...) et des coûts des entretiens annuels,
- Hiérarchisation : classement des coûts par scénario.

#### ■ VAN

- Définition : estimation de la solution la plus intéressante économiquement basée sur le calcul de la VAN,
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = scénario à la VAN positive la plus élevée,
  - ✓ Moyen = scénario à la VAN intermédiaire vis-à-vis des VAN des autres scénarios,
  - ✓ Mauvais = scénario à la VAN négative la plus basse.

#### ■ Compatibilité avec les objectifs territoriaux

- Définition : degré de compatibilité avec les objectifs territoriaux du secteur considéré.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = scénario compatible avec presque tous les objectifs territoriaux,
  - ✓ Moyen = scenario compatible avec la plupart des objectifs territoriaux,
  - ✓ Mauvais = scénario compatible avec presque aucun des objectifs territoriaux.

#### ■ Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion

- Définition : réponse du scénario à la sécurisation des personnes et des biens vis-à-vis de l'érosion.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = sécurisation assurée au cours de la vie utile de la solution,
  - ✓ Moyen = sécurisation incomplète : risque de défaillance de la solution au cours de sa vie utile,
  - ✓ Mauvais = risques importants pour les personnes : solution inadaptée.

#### ■ Modification de la vulnérabilité à la submersion marine

- Définition : la mise en œuvre du scénario modifie la vulnérabilité à la submersion marine.
  - ✓ Bon = meilleur protection à la submersion marine,
  - ✓ Moyen = protection à la submersion marine moyenne ou inchangée,
  - ✓ Mauvais = vulnérabilité à la submersion marine.

## ■ Facilité de mise en œuvre du scénario

- Définition : estimation de la difficulté de mise en œuvre de la solution proposée.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = pas de problème particulier,
  - ✓ Moyen = certains problèmes identifiés mais pouvant être levés à l'aide des études d'impact, concertation, organisation des dispositifs de chantier...
  - ✓ Mauvais = solution difficile à mettre en œuvre nécessitant des études complémentaires de détail.

## ■ Efficacité

- Définition : estimation du degré d'efficacité.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = efficacité assurée,
  - ✓ Moyen = risques de défaillance de la solution,
  - ✓ Mauvais = défaillance de la solution.

## ■ Persistance / pérennité

- Définition : efficacité de la solution sous l'hypothèse d'un arrêt des opérations d'entretien ou au-delà de sa vie utile estimée.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = la solution offrira une bonne protection,
  - ✓ Moyen = la solution offrira une protection partielle : risques d'une perte d'efficacité rapide,
  - ✓ Mauvais = la solution perdra toute efficacité,

## ■ Effets sur les espaces naturels terrestres et marins

- Définition : estimation de l'effet sur les espaces naturels et leur fonctionnement, en particulier en cas de déplacement de l'érosion induite par la mise en place de la solution.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = conservation des espaces naturels et de leurs fonctionnalités,
  - ✓ Moyen = dégradation de la qualité des espaces naturels. Altération de leurs fonctionnalités,
  - ✓ Mauvais = risque de disparition d'espaces naturels. Modifications irréversibles de leurs fonctionnalités.

## ■ Effet sur l'environnement des travaux

- Définition : estimation de l'effet sur le secteur durant la période des travaux.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = pas d'impact,
  - ✓ Moyen = impact faible et sur une période courte,
  - ✓ Mauvais = fort impact, sur une période longue.

## ■ Effets paysagers

- Définition : insertion paysagère de la solution. Effet sur l'image de marque d'une station balnéaire.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = bonne insertion paysagère,
  - ✓ Moyen = effets mitigés,
  - ✓ Mauvais = dégradation de la qualité paysagère du site.

## ■ Capacité de financement

- Définition : capacité de financement du scénario étudié,
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = financement de la solution facilement envisageable,
  - ✓ Moyen = financement de la solution plus compliqué,
  - ✓ Mauvais = solution difficilement financable.

## ■ Acceptabilité locale

- Définition : degré d'acceptabilité de la mise en place de la solution par la population locale.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = consensus général,
  - ✓ Moyen = positions partagées,
  - ✓ Mauvais = opposition majoritaire.

## ■ Maintien de la continuité territoriale

- Définition : capacité du scénario à assurer le maintien de la continuité territoriale.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = continuité territoriale assurée,
  - ✓ Moyen = continuité territoriale partiellement conservée,
  - ✓ Mauvais = rupture totale de la continuité territoriale.

## ■ Impact sur les secteurs adjacents

- Définition : estimation de l'effet sur les secteurs adjacents au secteur étudié.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = peu d'effets sur les milieux adjacents,
  - ✓ Moyen = effets possibles sur les milieux adjacents,
  - ✓ Mauvais = effets importants sur les milieux adjacents.

## ■ Faisabilité juridique et réglementaire

- Définition : degré de complexité des mécanismes juridiques et réglementaires nécessaires à la mise en œuvre du scénario envisagé et risques juridiques auxquels ce scénario expose les personnes publiques ou privées impliquées dans sa réalisation.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = mécanismes juridiques simples, risques juridiques faibles,
  - ✓ Moyen = mécanismes juridiques compliqués et/ou risques juridiques importants,
  - ✓ Mauvais = absence de mécanismes juridiques adaptés et/ou risques juridiques très forts.

## ■ Impact sur les activités

- Définition : impact du scénario sur les activités locales (commerces, tourisme, ...).
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = pas d'impact sur les activités,
  - ✓ Moyen = impact modéré sur les activités,
  - ✓ Mauvais = fort impact sur les activités.

### ■ Présence d'équipements publics

- Définition : capacité du scénario à protéger les équipements publics présents sur le secteur.
- Hiérarchisation :
  - ✓ Bon = présence d'équipements publics, protégés par le scénario,
  - ✓ Moyen = présence d'équipements publics, moyennement protégés par le scénario,
  - ✓ Mauvais = présence d'équipements publics, non protégés par le scénario.

### Pondération

Il est possible d'attribuer une pondération à chacun des critères. La pondération est par défaut égale à 1. Seul le critère « Effet sur l'environnement des travaux » a un coefficient de pondération de 0.5 car il s'agit d'un effet temporaire.

### Notation

Enfin, une moyenne de la somme finale des critères est donnée et la notation utilisée est la suivante :

NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

### 3.4.2 Résultat de l'AMC

L'AMC a été réalisée, pour l'ensemble des secteurs identifiés au paragraphe 4.

Les résultats de l'AMC sont présentés en Annexe avec la présentation des secteurs, des enjeux menacés et de leurs coûts, des scénarios possibles et des résultats de l'AMC pour chacun d'eux.

**Exemples de résultat d'AMC :** Secteur du Sémaphore & secteur Sud Doreaux

Les tableaux suivants présentent un exemple de présentation d'un tableau de résultat, tiré des secteurs du Sémaphore et Sud Doreaux. L'échelle de couleur part du violet pour les mauvaises notes, au bleu clair pour les bonnes notes, en passant par le bleu foncé pour les notes moyennes.

TABLEAU 15. EXEMPLE DE RESULTAT DE L'AMC TIRE DES SECTEUR DU SEMAPHORE ET SUD DOREAUX

Secteur	SC0	SC1	SC2	SC3
	Inaction	Relocalisation	Fil de l'eau	Lutte active
Sémaphore	1.4	1.1	2.2	2.2
Sud Doreaux	1.4	1.0	2.0	1.7

## 4 PRIORISATION DES SECTEURS D'INTERVENTION

### 4.1 Préambule

Dans le cadre de l'élaboration de la présente Stratégie Locale de Gestion de la Bande Côtière, des actions de gestion vont être proposées. Néanmoins, le territoire étant vaste, la CCIR ne pourra pas intervenir sur l'ensemble de son littoral et des choix vont devoir être faits.

Concernant la question du devenir des ouvrages de défense contre la mer (ouvrages de DCM), il a été convenu que l'ensemble des ouvrages ayant un rôle de protection contre l'érosion et dont les enjeux à protéger sont d'intérêt publics (secteurs G, H et I), serait intégré à la compétence GEMAPI.

Toutefois, et au regard du linéaire important d'ouvrages de défense contre la mer, la CCIR doit mettre en place une priorisation des sites sur lesquels intervenir.

### 4.2 Méthode

Afin de prioriser les secteurs d'intervention, une règle de calcul a été mise en place avec :

- La sensibilité à l'érosion : cette notation est décrite dans le rapport de diagnostic de phase 1 de la présente étude. Elle correspond au croisement de l'aléa érosion avec les enjeux menacés. Une note de à 1 à 4 est donnée respectivement en fonction de la sensibilité limitée à très forte.
- L'état du système de protection : cette note de 1 à 3 caractérise l'état de l'ouvrage de protection (issu de l'état visuel de 2021 présenté dans le diagnostic de phase 1 de la présente étude) ou des caractéristiques géométriques de l'élément naturel (cordon dunaire, falaise, cordon de galets...).

La somme de ces deux notes donne une « note de hiérarchisation des secteurs d'intervention » allant de 2 à 7.

### 4.3 Résultats

Le tableau suivant donne la hiérarchisation des secteurs à traiter dans le programme d'actions.

TABLEAU 16. HIERARCHISATION DES SECTEURS D'INTERVENTION

N°	Secteur	Mode	Inclus dans	Type de	Note sensibilité	Etat du système	NOTE
23	Sémaphore	G	Oui	Semi-urbain	4	2	6
25	Sud Doreaux	G	Oui	Semi-urbain	3	3	6
32	Le Martray	H	Oui	Semi-urbain	4	2	6
36	Moulin Brûlé	H	Oui	Semi-urbain	3	3	6
13	Maison de la Dune	I	ONF	semi-naturel	2	3	5
30	Dune de Grignon	I	Oui	semi-urbain	4	1	5
34	Dune du Martray	H	Oui	Semi-naturel	3	2	5
62	Dune de Montamer	H	Oui	Semi-naturel	3	2	5
88	Digue de la Garenne	I	Oui	urbain	4	1	5
5	Plage de la Loge - pointe de la G	G	Oui	Urbain	2.5	2	4.5
86	Rivedoux plage sud - pas de la l		Oui	urbain	2.5	2	4.5
87	Rivedoux plage sud - poste de secours	I	Oui	urbain	2.5	2	4.5

63	Saint Sauveur	I	Oui	urbain	3	1	4
124	Marais du Grouin	H	Oui	Semi-naturel	2	2	4
21	Conche des Baleines	G	Oui	Semi-urbain	2	1	3
40	La Couarde Bourg	G	Oui	Urbain	2	1	3
46	Plage du pas des Boeufs	I	Oui	semi-naturel	2	1	3
99	Rivedoux la Corniche	I	Oui	urbain	2	1	3
100	La Corniche zone basse	G	Oui	Urbain	2	1	3
102	Cale ostréicole fort la Prée	H	Oui	Semi-urbain	2	1	3
107	Plage de l'Arnéault	I	Oui	urbain	2	1	3
110	La Maladrerie - Le Preau	I	Oui	semi-urbain	2	1	3
111	Marais du Preau	H	Oui	Semi-naturel	2	1	3
112	Falaise le Preau	I	Oui	semi-urbain	2	1	3
114	Plage de la Cible	I	Oui	urbain	2	1	3
119	Vert-Clos - Pas des Huîtres	I	Oui	Semi-urbain	2	1	3
123	Pointe du Grouin	I	Oui	semi-naturel	1	2	3
1	Route la Patache	I	Oui	urbain	1	1	2
9	Plage du Lizav	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
11	Petit Bec	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
15	Couny	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
17	Pas de la Carrière	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
38	Plage des Prises	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
42	Plage du Petit Sergent	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
44	Plage des Gollandières	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
48	Plage de Gros Jonc	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
50	Plage des Gouillauds	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
52	Les Grenettes 1	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
73	Parking port Notre Dame	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
77	Marais de Grand-pré	H	CDL ?	Semi-naturel	1	1	2
84	Marais du Défend	H	Oui	Semi-naturel	1	1	2
89	Rivedoux Redoute	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
93	Rivedoux Nord Camping	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
96	Rivedoux Bourg	I	Oui	urbain	1	1	2
103	accès Fort la Prée	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
105	Falaise de la Flotte	I	Oui	semi-naturel	1	1	2
122	Plages du Grouin	H	Oui	Semi-naturel	1	1	2
125	Falaise de Loix	I	Oui	semi-naturel	1	1	2

## 5 SYNTHESE DES CHOIX DE GESTION RETENUS PAR SECTEUR

Le tableau ci-dessous donne les secteurs prioritaires (jusqu'à la note hiérarchique = 3) avec les modes de gestions préférentiels selon les résultats de l'ACB et de l'AMC. Pour certains secteurs, plusieurs modes de gestion ont des scores équivalents et peuvent être appropriés au secteur avec une trajectoire d'adaptation dans le temps, en fonction de l'évolution de l'érosion. Par exemple, sur le secteur du Sémaphore à Saint-Clément des Baleines, il est préconisé de réaliser le scénario S2 dans un premier temps (gestion au fil de l'eau ou entretien de l'existant) tant que l'érosion est contenue et ne menace pas directement les enjeux et la zone basse à l'arrière. Cependant, afin d'anticiper une aggravation de l'érosion sur ce secteur, il est préconisé de réaliser des études de renforcement avec de la lutte active dure à plus long termes.

N°	Secteurs	Commune	Mode Gestion	Note hiérarchi.	Scénarios préférentiels qui ressortent de l'analyse (à affiner)
23	Sémaphore	Saint Clément des Baleines	G	6	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios (fil de l'eau / intervention en dur)
25	Sud Doreaux	Saint Clément des Baleines	G	6	Scénario dépendant de l'horizon considéré <b>S1</b> (court-moyen terme) : repli du sentier + camping + blockhaus <b>S3</b> (long terme - submersion) : lutte active dure
32	Le Martray	Ars-en-Ré	H	6	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
36	Moulin Brûlé	La Couarde-sur-Mer	H	6	<b>S2 ou S3</b> : AVP en cours
13	Maison de la Dune	Les-Portes-en-Ré	I	5	<b>S1</b> : Repli de la maison de la dune
29	Dune de Grignon	Ars-en-Ré	I	5	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements et des épis
34	Dune du Martray	Ars-en-Ré	H	5	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
62	Dune de Montamer	Sainte-Marie-de-Ré	H	5	<b>S2</b> : Gestion souple : brouettement + mise en défens du cordon dunaire
88	Digue de la Garenne	Rivedoux-Plage	I	5	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
5	Plage de la Loge - pointe de la Redoute	Les-Portes-en-Ré	G	4.5	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
86	Rivedoux plage sud - pas de la Fontaine	Rivedoux-Plage	I	4.5	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements + rechargements ponctuels + mis en défens du cordon dunaire
87	Rivedoux plage sud - poste de secours	Rivedoux-Plage	I	4.5	<b>S2</b> : entretien des enrochements et mise en défens + rechargements

N°	Secteurs	Commune	Mode Gestion	Note hiérarchi.	Scénarios préférentiels qui ressortent de l'analyse (à affiner)
63	Saint Sauveur	Sainte-Marie-de-Ré	I	4	<b>S2</b> : Gestion souple : brouettement + mise en défens du cordon dunaire
124	Marais du Grouin	Loix	H	4	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
21	Conche des Baleines	Saint Clément des Baleines	G	3	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
40	La Couarde Bourg	La Couarde-sur-Mer	G	3	<b>S2/S3</b> : AVP étudiant deux scénarios
46	Plage du pas des Bœufs	Le Bois-Plage	I	3	<b>S2</b> : mise en défens du cordon dunaire + entretien de la cale
99	Rivedoux la Corniche	Rivedoux-Plage	I	3	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements
100	La Corniche zone basse	Rivedoux-Plage	G	3	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements
102	Cale ostréicole fort la Prée	La Flotte-en-Ré	H	3	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements
107	Plage de l'Arnéault	La Flotte-en-Ré	I	3	<b>S2</b> : Entretien courant des ouvrages et rechargements ponctuels
110	La Maladrerie - Le Preau	La Flotte-en-Ré	I	3	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements
111	Marais du Preau	Saint-Martin	H	3	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements
112	Falaise le Preau	Saint-Martin	I	3	<b>S1</b> : Repli du sentier littoral
114	Plage de la Cible	Saint-Martin	I	3	<b>S2</b> : Entretien courant des ouvrages et rechargements ponctuels
119	Vert-Clos - Pas des Huîtres	Saint-Martin	I	3	<b>S2</b> : Entretien courant des enrochements
123	Pointe du Grouin	Loix	I	3	<b>S1</b> : repli du sentier + <b>S2</b> : entretien des ouvrages existants



## EGIS WATER AND MARITIME

[www.egis-group.com](http://www.egis-group.com)

---



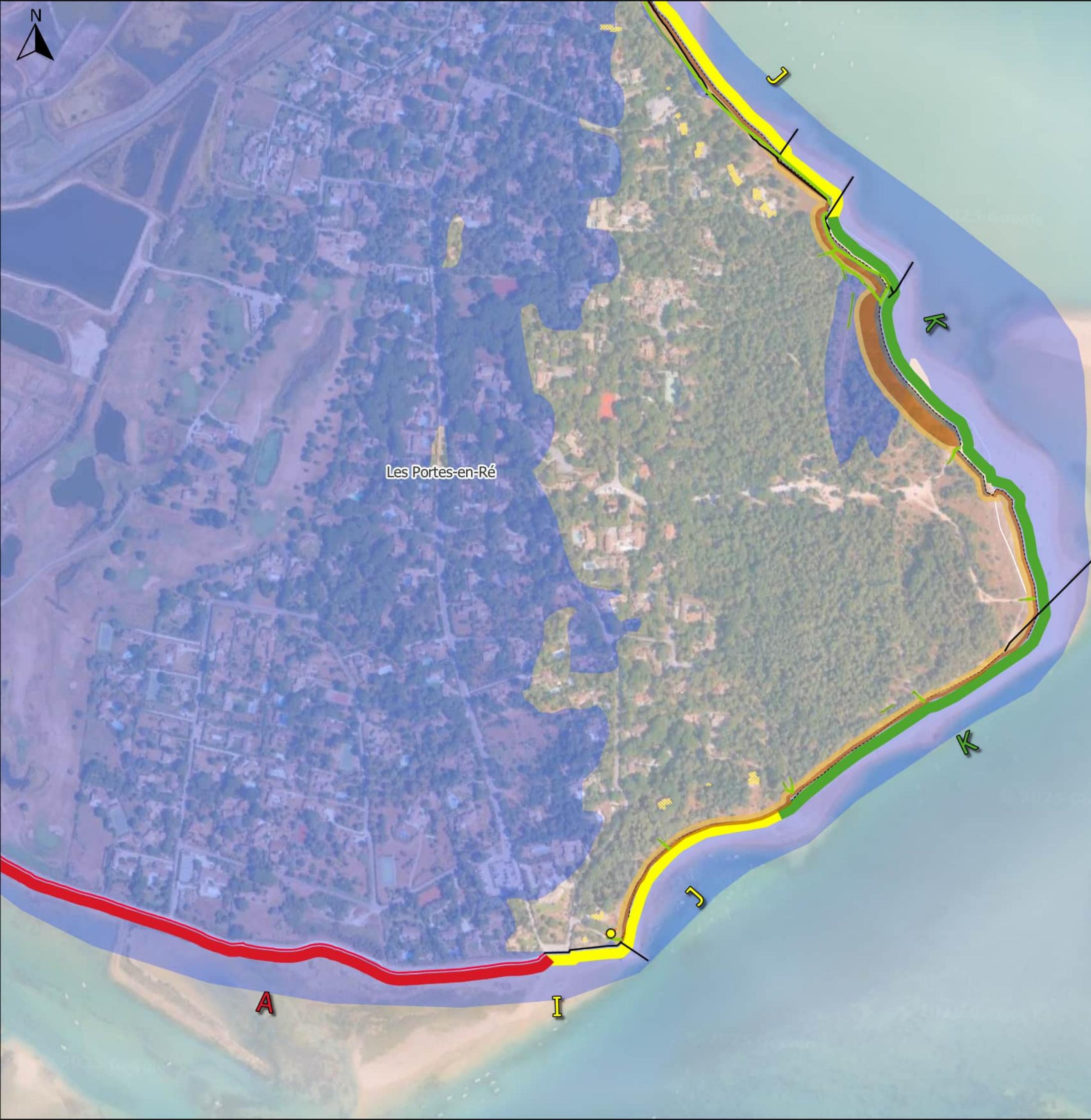
# ETUDE D'ELABORATION D'UNE STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ILE DE RE

**RAPPORT DE PHASES 3 & 4 – Définition des modes de gestion – Elaboration et comparaison des scénarios de gestion**

## **ANNEXE 1 – Catégories de secteurs**

22 octobre 2025

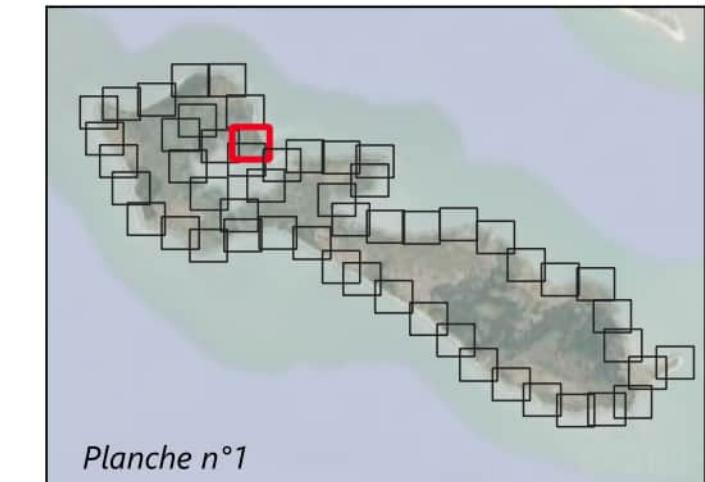




## STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

### Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion

Les Portes-en-Ré-1



Commune(s) : Les Portes-en-Ré

#### Légende

- Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
  - important
  - importance limitée
  - Piste cyclable
- Etablissements ponctuels
  - Activité économique
  - Musée / bâtiment historique
  - Camping
  - Activité associative
- Ouvrages
  - Systèmes d'endiguement
  - Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
  - AOT - Restaurant démontable
  - AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
  - A - hors SLGBC (sub)
  - B - hors SLGBC (sub)
  - C - hors SLGBC (sub+ero)
  - D - hors SLGBC (sub+ero)
  - E - hors SLGBC (sub+ero)
  - F - hors SLGBC (sub)
  - G - SLGBC (ero => sub)
  - H - SLGBC (ero => sub)
  - H' - SLGBC (ero => sub)
  - I - SLGBC (ero)
  - J - SLGBC (ero)
  - K - SLGBC (ero/sub)
  - sans enjeux)
  - L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

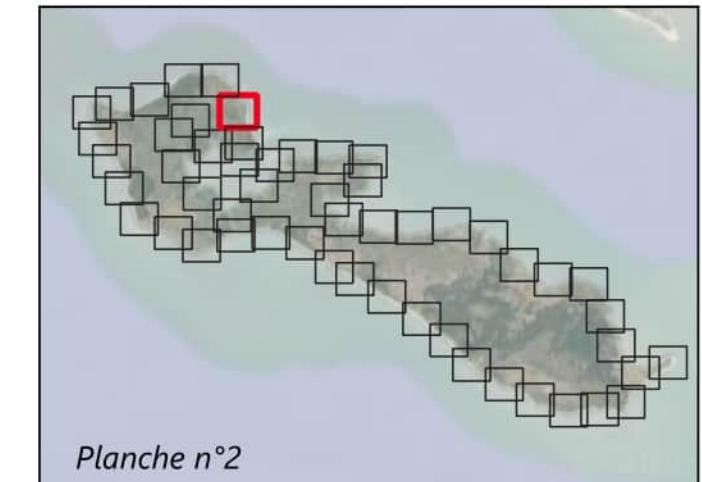
PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO





Les Portes-en-Ré-2



Commune(s) : Les Portes-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	Etablissements ponctuels
Bâtiments dans la bande d'aléa	Activité économique
Habitat plain pied	Musée / bâtiment historique
Habitat étage	Camping
Etablissement public	Activité associative
Activité économique	Ouvrages
Camping	Systèmes d'endiguement
Blockhaus, fort	Autres ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Activités démontables (DDTM)
Bâtiments derrière la bande d'aléa	AOT - Restaurant démontable
à <1 mètre	AOT - Activité démontable
entre 1 et 5 mètres	Modes de gestion
entre 5 et 10 mètres	A - hors SLGBC (sub)
entre 10 et 50 mètres	B - hors SLGBC (sub)
Emprise des campings	C - hors SLGBC (sub+ero)
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	D - hors SLGBC (sub+ero)
Camping	E - hors SLGBC (sub+ero)
\$ Economique	F - hors SLGBC (sub)
Environnement	G - SLGBC (ero => sub)
Public	H - SLGBC (ero => sub)
Habitat	H' - SLGBC (ero => sub)
Parking	I - SLGBC (ero)
Patrimoine	J - SLGBC (ero)
Réseaux	K - SLGBC (ero/sub)
Routes	sans enjeux)
Pistes cyclables	L - SLGBC (sans érosion)

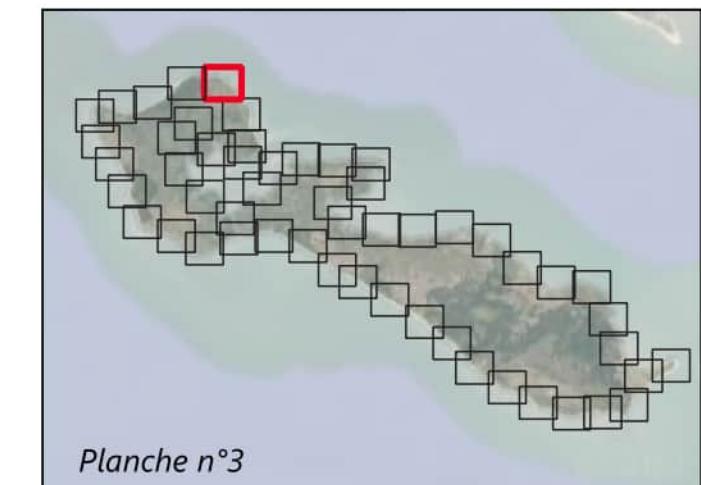
Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



Les Portes-en-Ré-3



Commune(s) : Les Portes-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
< 1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

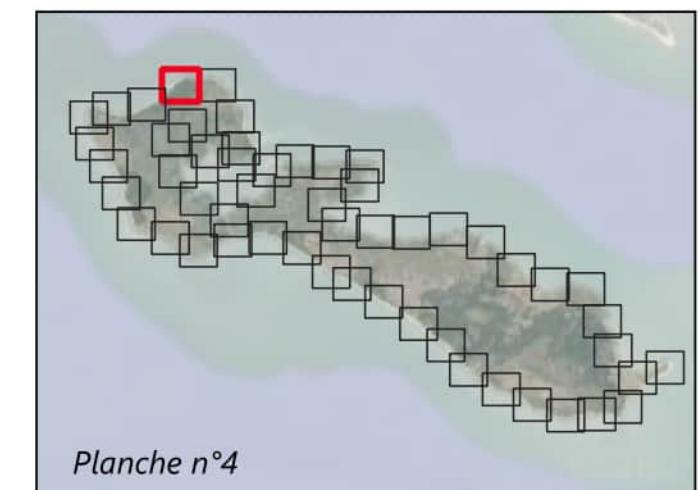
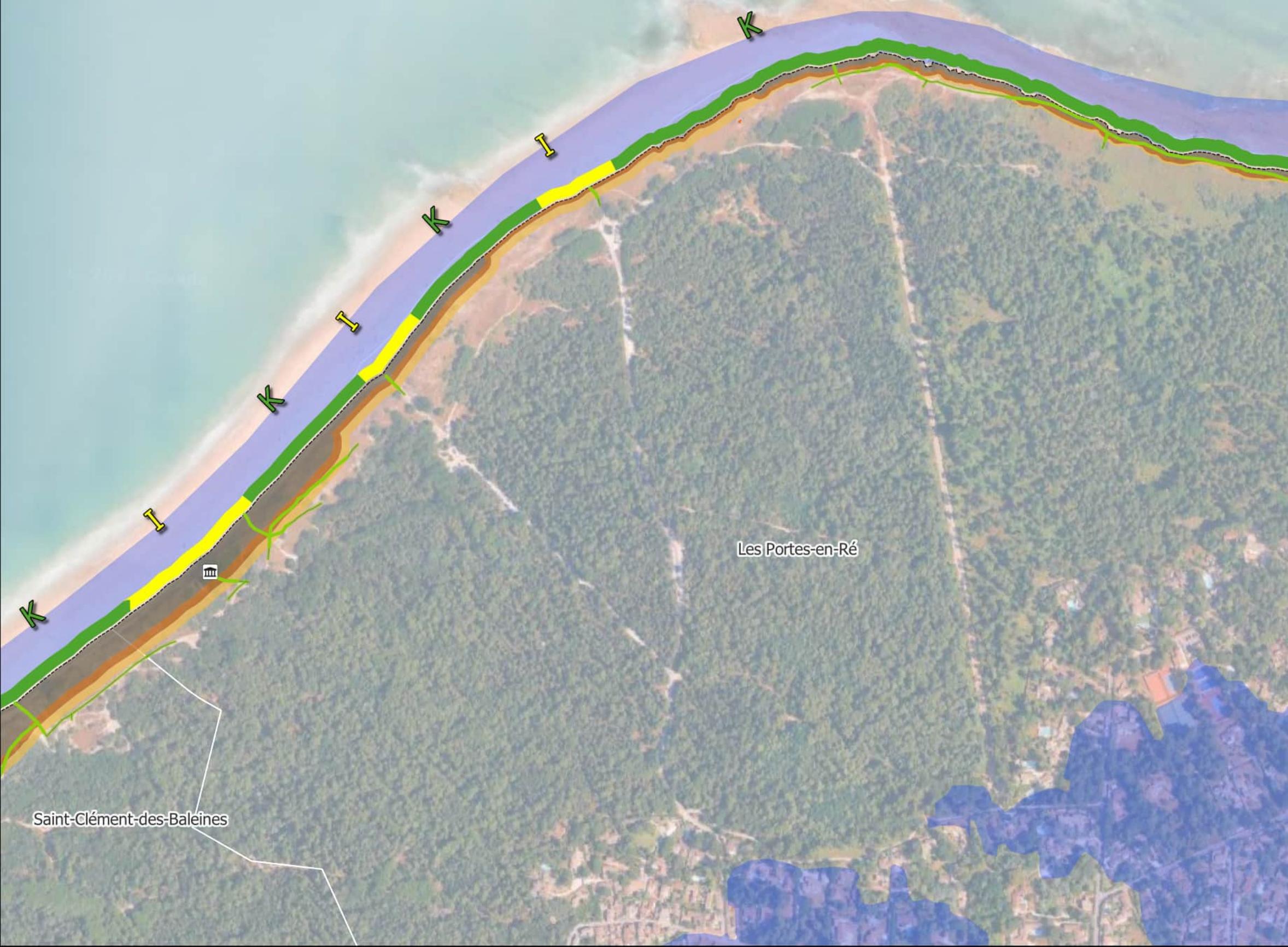
Echelle : 1:5 000

0 50 100 m





Les Portes-en-Ré-4



Commune(s) : Les Portes-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
< 1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

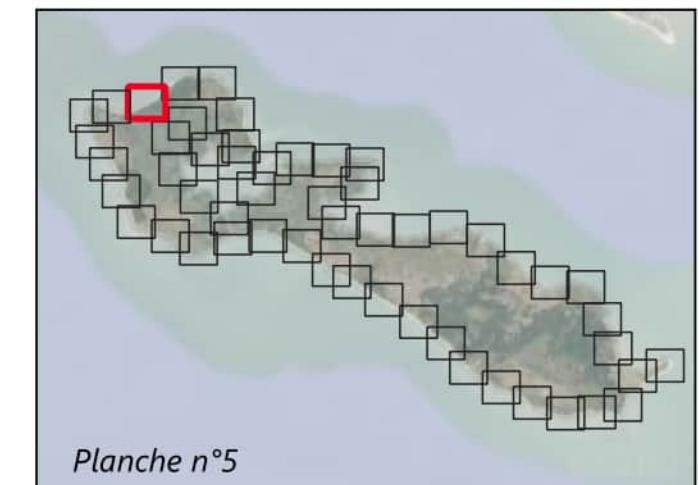
0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

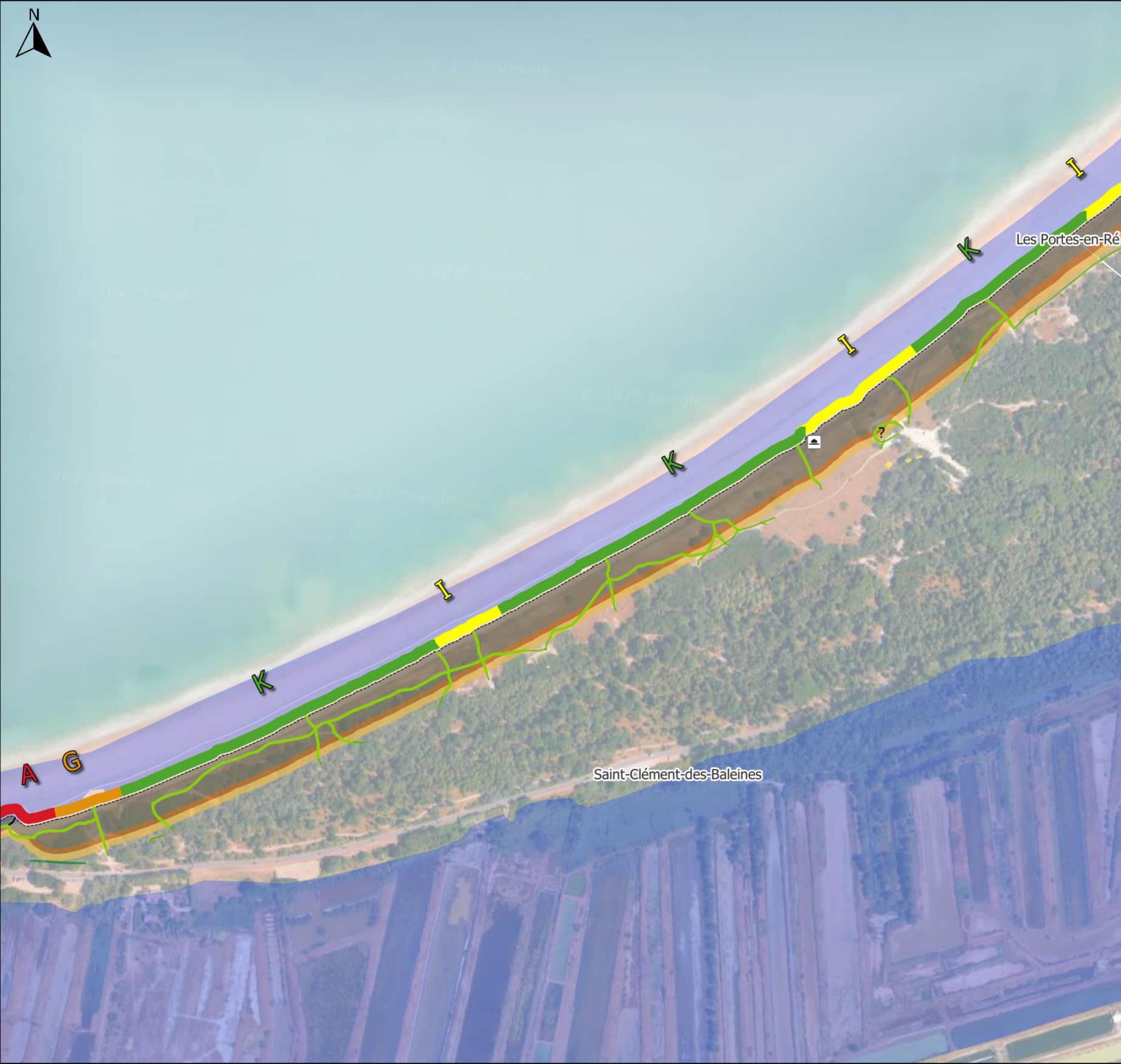
Saint-Clément-des-Baleines-1



Commune(s) : Saint-Clément-des-Baleines

Légende

- PPR Xynthia +20cm
- Trait de côte 2018
- Aléa érosion 2050 (Proj)
- Aléa érosion 2050 (Lcc)
- Aléa érosion 2050 (Lmax)
- Bâtiments dans la bande d'aléa
- Habitat plain pied
- Habitat étage
- Etablissement public
- Activité économique
- Camping
- Blockhaus, fort
- Autres (garage, poolhouse...)
- Bâtiments derrière la bande d'aléa
- <1 mètre
- entre 1 et 5 mètres
- entre 5 et 10 mètres
- entre 10 et 50 mètres
- Emprise des campings
- Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt
- Camping
- Economique
- Environnement
- Public
- Habitat
- Parking
- Patrimoine
- Réseaux
- Routes
- Pistes cyclables
- Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
- important
- importance limitée
- Piste cyclable
- Etablissements ponctuels
- Activité économique
- Musée / bâtiment historique
- Camping
- Activité associative
- Ouvrages
- Systèmes d'endiguement
- Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
- AOT - Restaurant démontable
- AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
- A - hors SLGBC (sub)
- B - hors SLGBC (sub)
- C - hors SLGBC (sub+ero)
- D - hors SLGBC (sub+ero)
- E - hors SLGBC (sub+ero)
- F - hors SLGBC (sub)
- G - SLGBC (ero => sub)
- H - SLGBC (ero => sub)
- H' - SLGBC (ero => sub)
- I - SLGBC (ero)
- J - SLGBC (ero)
- K - SLGBC (ero/sub)
- sans enjeux)
- L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

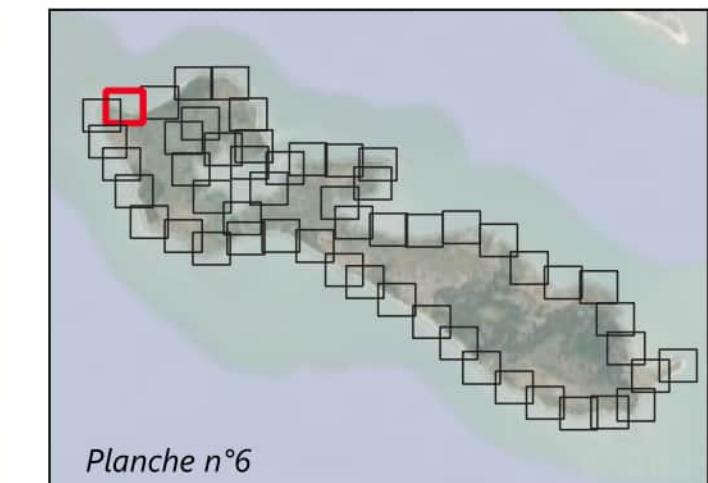


Planche n°6

Commune(s) : Saint-Clément-des-Baleines

Légende

- PPR Xynthia +20cm
- Trait de côte 2018
- Aléa érosion 2050 (Proj)
- Aléa érosion 2050 (Lcc)
- Aléa érosion 2050 (Lmax)
- Bâtiments dans la bande d'alea
  - Habitat plain pied
  - Habitat étage
  - Etablissement public
  - Activité économique
  - Camping
  - Blockhaus, fort
  - Autres (garage, poolhouse...)
- Bâtiments derrière la bande d'alea
  - <1 mètre
  - entre 1 et 5 mètres
  - entre 5 et 10 mètres
  - entre 10 et 50 mètres
  - Emprise des campings
- Enjeux hors bande d'alea d'intérêt
  - Camping
  - Economique
  - Environnement
  - Public
  - Habitat
  - Parking
  - Patrimoine
  - Réseaux
  - Routes
  - Pistes cyclables
- Ouvrages
  - Systèmes d'endiguement
  - Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
  - AOT - Restaurant démontable
  - AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
  - A - hors SLGBC (sub)
  - B - hors SLGBC (sub)
  - C - hors SLGBC (sub+ero)
  - D - hors SLGBC (sub+ero)
  - E - hors SLGBC (sub+ero)
  - F - hors SLGBC (sub)
  - G - SLGBC (ero => sub)
  - H - SLGBC (ero => sub)
  - H' - SLGBC (ero => sub)
  - I - SLGBC (ero)
  - J - SLGBC (ero)
  - K - SLGBC (ero/sub)
  - sans enjeux)
  - L - SLGBC (sans érosion)

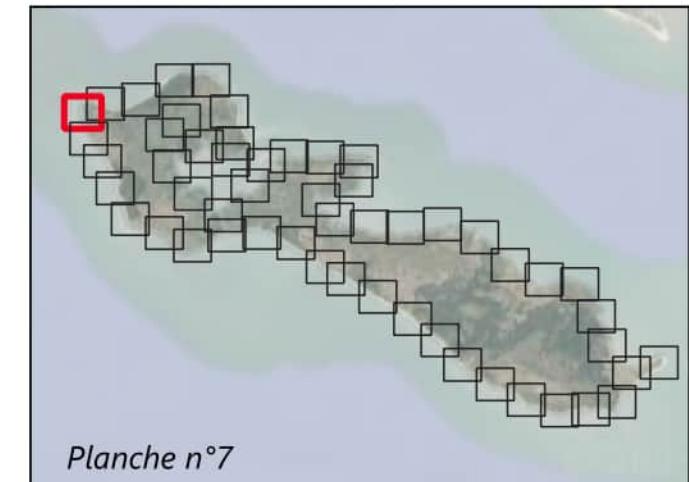




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Saint-Clément-des-Baleines-3



Commune(s) : Saint-Clément-des-Baleines

Légende

- PPR Xynthia +20cm
- Trait de côte 2018
- Aléa érosion 2050 (Proj)
- Aléa érosion 2050 (Lcc)
- Aléa érosion 2050 (Lmax)
- Bâtiments dans la bande d'aléa
- Habitat plain pied
- Habitat étage
- Etablissement public
- Activité économique
- Camping
- Blockhaus, fort
- Autres (garage, poolhouse...)
- Bâtiments derrière la bande d'aléa
- <1 mètre
- entre 1 et 5 mètres
- entre 5 et 10 mètres
- entre 10 et 50 mètres
- Emprise des campings
- Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt
- Camping
- Economique
- Environnement
- Public
- Habitat
- Parking
- Patrimoine
- Réseaux
- Routes
- Pistes cyclables
- Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
- important
- importance limitée
- Piste cyclable
- Etablissements ponctuels
- Activité économique
- Musée / bâtiment historique
- Camping
- Activité associative
- Ouvrages
- Systèmes d'endiguement
- Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
- AOT - Restaurant démontable
- AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
- A - hors SLGBC (sub)
- B - hors SLGBC (sub)
- C - hors SLGBC (sub+ero)
- D - hors SLGBC (sub+ero)
- E - hors SLGBC (sub+ero)
- F - hors SLGBC (sub)
- G - SLGBC (ero => sub)
- H - SLGBC (ero => sub)
- H' - SLGBC (ero => sub)
- I - SLGBC (ero)
- J - SLGBC (ero)
- K - SLGBC (ero/sub)
- sans enjeux)
- L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

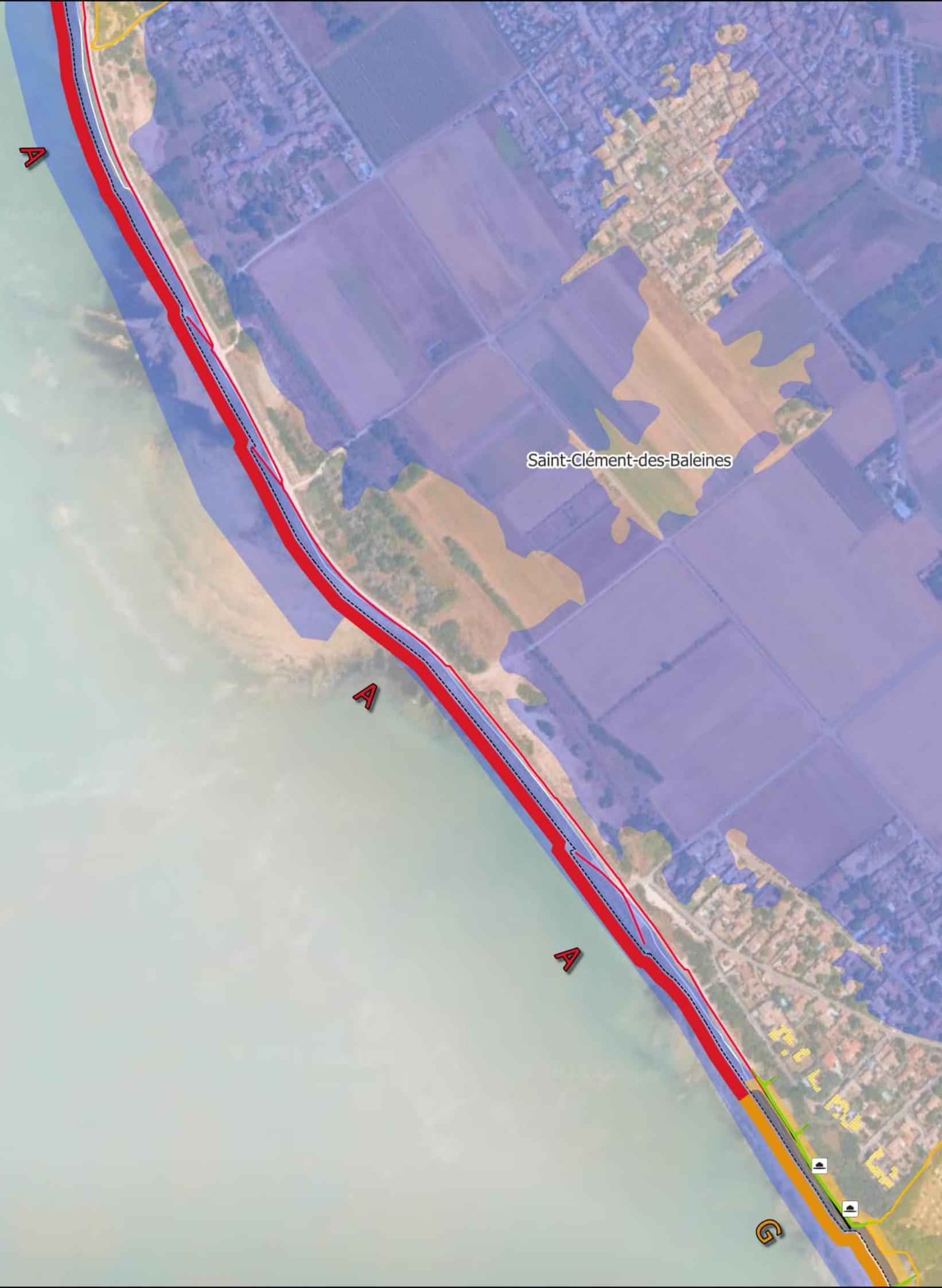
Saint-Clément-des-Baleines-4



Commune(s) : Saint-Clément-des-Baleines

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)





STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

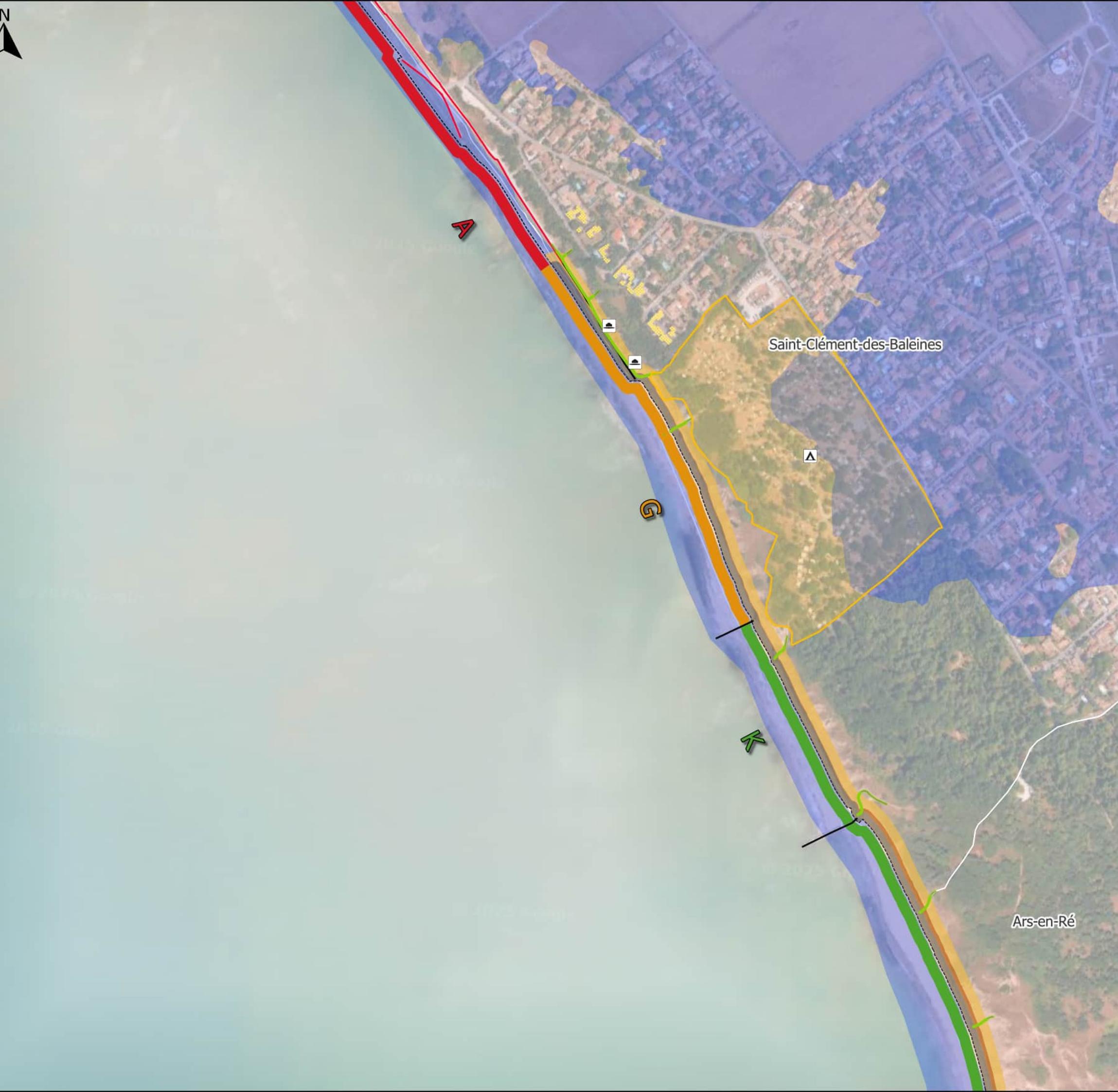
Saint-Clément-des-Baleines-5



Commune(s) : Saint-Clément-des-Baleines

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
<1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	Modes de gestion
entre 10 et 50 mètres	A - hors SLGBC (sub)
Emprise des campings	B - hors SLGBC (sub)
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	C - hors SLGBC (sub+ero)
Camping	D - hors SLGBC (sub+ero)
Economique	E - hors SLGBC (sub+ero)
Environnement	F - hors SLGBC (sub)
Public	G - SLGBC (ero => sub)
Habitat	H - SLGBC (ero => sub)
Parking	H' - SLGBC (ero => sub)
Patrimoine	I - SLGBC (ero)
Réseaux	J - SLGBC (ero)
Routes	K - SLGBC (ero/sub)
Pistes cyclables	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



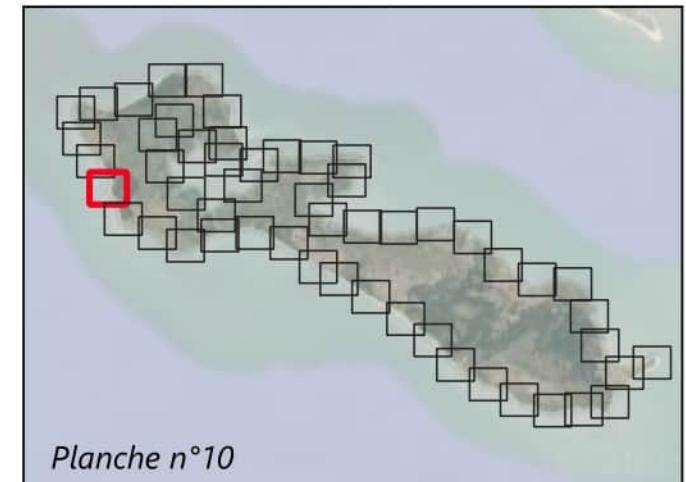
Saint-Clément-des-Baleines



## STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

### Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion

Ars-en-Ré-1



Commune(s) : Ars-en-Ré

#### Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	Modes de gestion
entre 10 et 50 mètres	A - hors SLGBC (sub)
Emprise des campings	B - hors SLGBC (sub)
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	C - hors SLGBC (sub+ero)
Camping	D - hors SLGBC (sub+ero)
Economie	E - hors SLGBC (sub+ero)
Environnement	F - hors SLGBC (sub)
Public	G - SLGBC (ero => sub)
Habitat	H - SLGBC (ero => sub)
Parking	H' - SLGBC (ero => sub)
Patrimoine	I - SLGBC (ero)
Réseaux	J - SLGBC (ero)
Routes	K - SLGBC (ero/sub)
Pistes cyclables	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

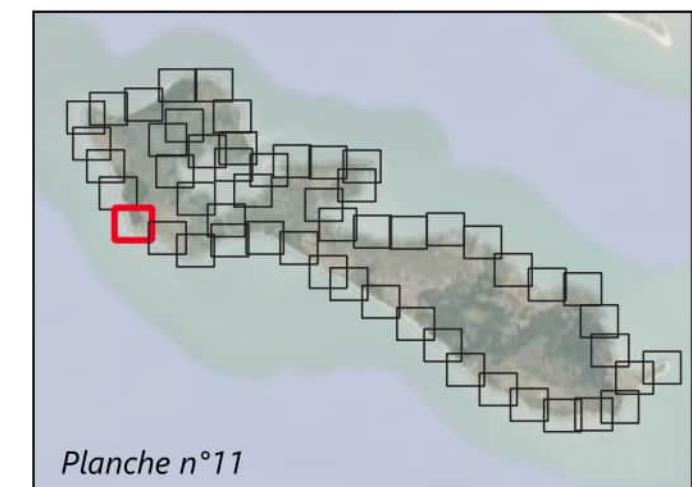




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Ars-en-Ré-2



Commune(s) : Ars-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
<b>Bâtiments dans la bande d'aléa</b>	
Habitat plain pied	Etablissements ponctuels
Habitat étage	Activité économique
Etablissement public	Musée / bâtiment historique
Activité économique	Camping
Camping	Activité associative
Blockhaus, fort	Ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
<b>Bâtiments derrière la bande d'aléa</b>	Autres ouvrages
à <1 mètre	Activités démontables (DDTM)
entre 1 et 5 mètres	AOT - Restaurant démontable
entre 5 et 10 mètres	AOT - Activité démontable
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
<b>Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt</b>	
Camping	Modes de gestion
Economique	A - hors SLGBC (sub)
Environnement	B - hors SLGBC (sub)
Public	C - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	D - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	E - hors SLGBC (sub+ero)
Patrimoine	F - hors SLGBC (sub)
Réseaux	G - SLGBC (ero => sub)
Routes	H - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	H' - SLGBC (ero => sub)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

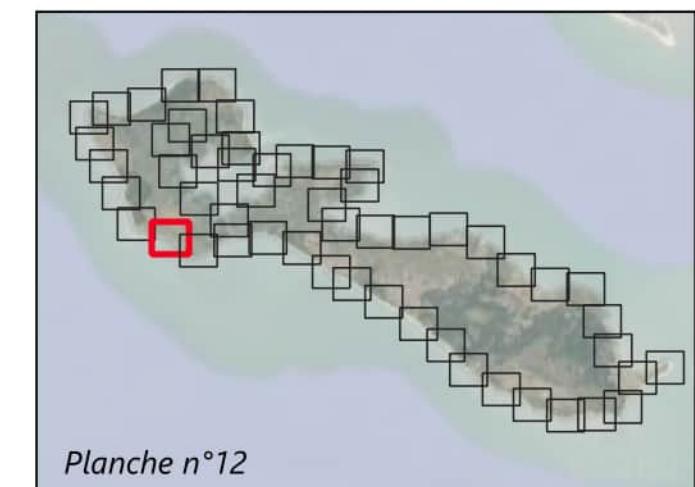




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Ars-en-Ré-3



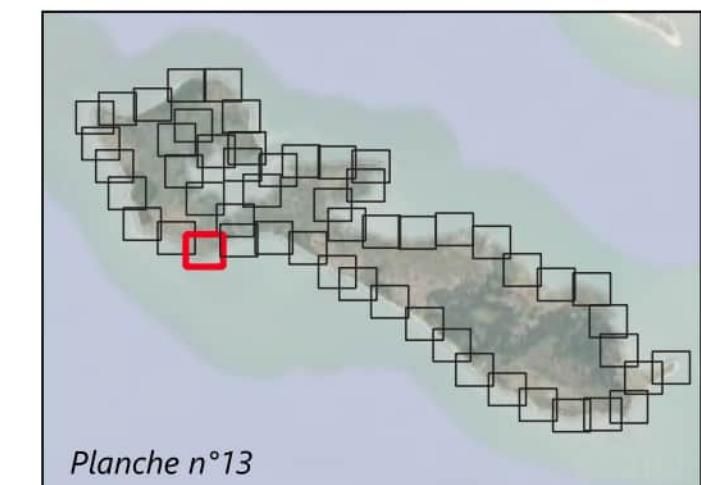
Commune(s) : Ars-en-Ré



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Ars-en-Ré-4



Commune(s) : Ars-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
<1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m







La-Couarde-sur-mer-1



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

Légende

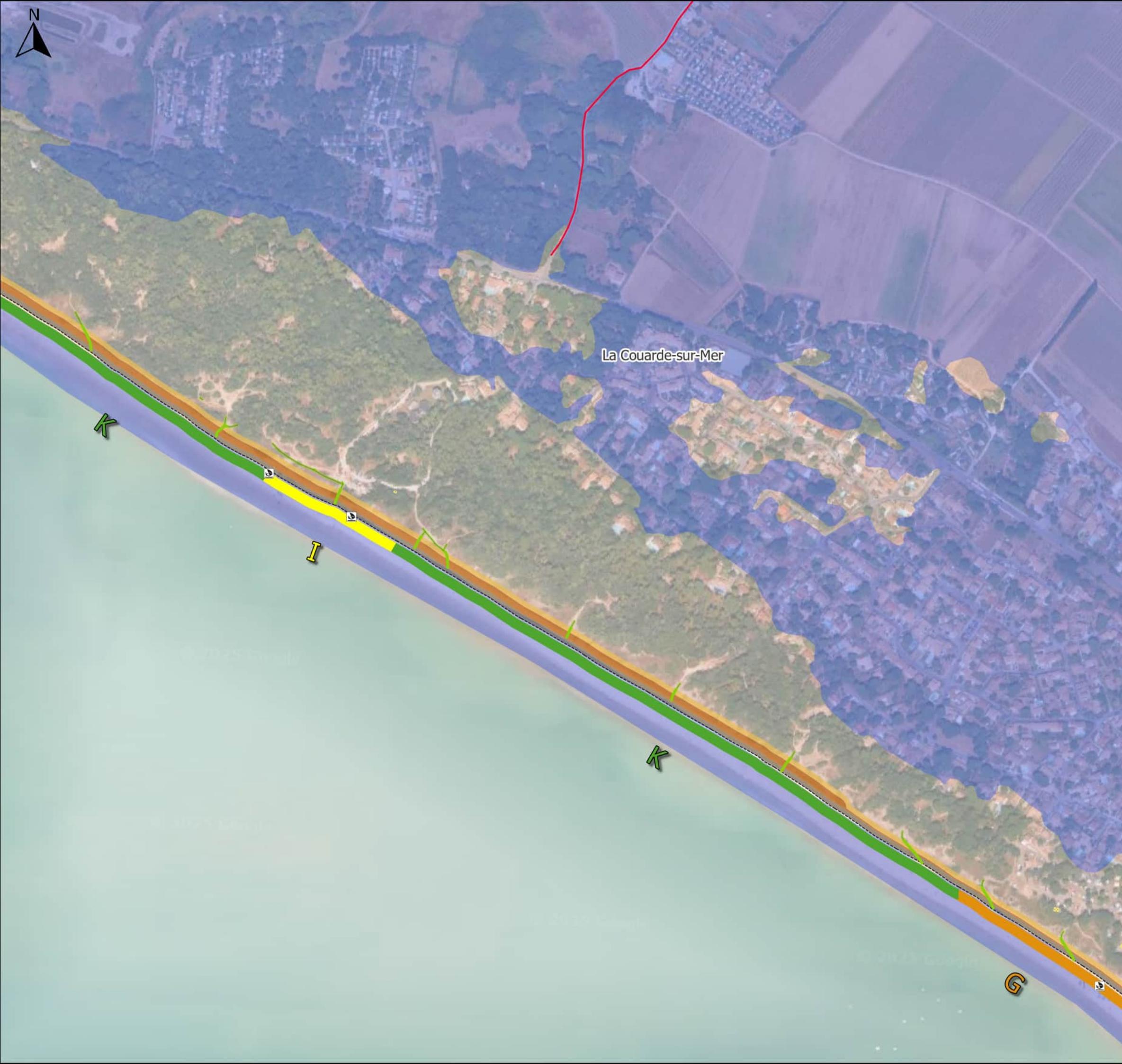
- PPR Xynthia +20cm
- Trait de côte 2018
- Aléa érosion 2050 (Proj)
- Aléa érosion 2050 (Lcc)
- Aléa érosion 2050 (Lmax)
- Bâtiments dans la bande d'aléa
- Habitat plain pied
- Habitat étage
- Etablissement public
- Activité économique
- Camping
- Blockhaus, fort
- Autres (garage, poolhouse...)
- Bâtiments derrière la bande d'aléa
- à <1 mètre
- entre 1 et 5 mètres
- entre 5 et 10 mètres
- entre 10 et 50 mètres
- Emprise des campings
- Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt
- Camping
- Economique
- Environnement
- Public
- Habitat
- Parking
- Patrimoine
- Réseaux
- Routes
- Pistes cyclables
- Ouvrages
- Systèmes d'endiguement
- Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
- AOT - Restaurant démontable
- AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
- A - hors SLGBC (sub)
- B - hors SLGBC (sub)
- C - hors SLGBC (sub+ero)
- D - hors SLGBC (sub+ero)
- E - hors SLGBC (sub+ero)
- F - hors SLGBC (sub)
- G - SLGBC (ero => sub)
- H - SLGBC (ero => sub)
- H' - SLGBC (ero => sub)
- I - SLGBC (ero)
- J - SLGBC (ero)
- K - SLGBC (ero/sub)
- sans enjeux)
- L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

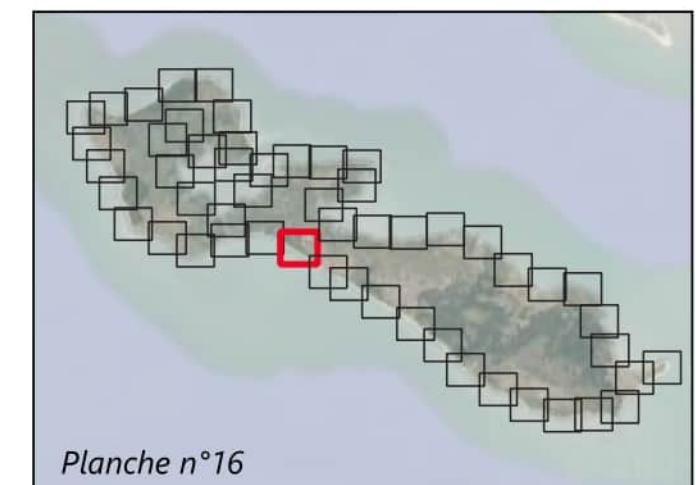




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

La-Couarde-sur-mer-2



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

Routes dans la bande d'alea et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
important
importance limitée
Piste cyclable
Etablissements ponctuels
Activité économique
Musée / bâtiment historique
Camping
Activité associative
Ouvrages
Systèmes d'endiguement
Autres ouvrages
Activités démontables (DDTM)
AOT - Restaurant démontable
AOT - Activité démontable
Modes de gestion
A - hors SLGBC (sub)
B - hors SLGBC (sub)
C - hors SLGBC (sub+ero)
D - hors SLGBC (sub+ero)
E - hors SLGBC (sub+ero)
F - hors SLGBC (sub)
G - SLGBC (ero => sub)
H - SLGBC (ero => sub)
H' - SLGBC (ero => sub)
I - SLGBC (ero)
J - SLGBC (ero)
K - SLGBC (ero/sub)
sans enjeux)
L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

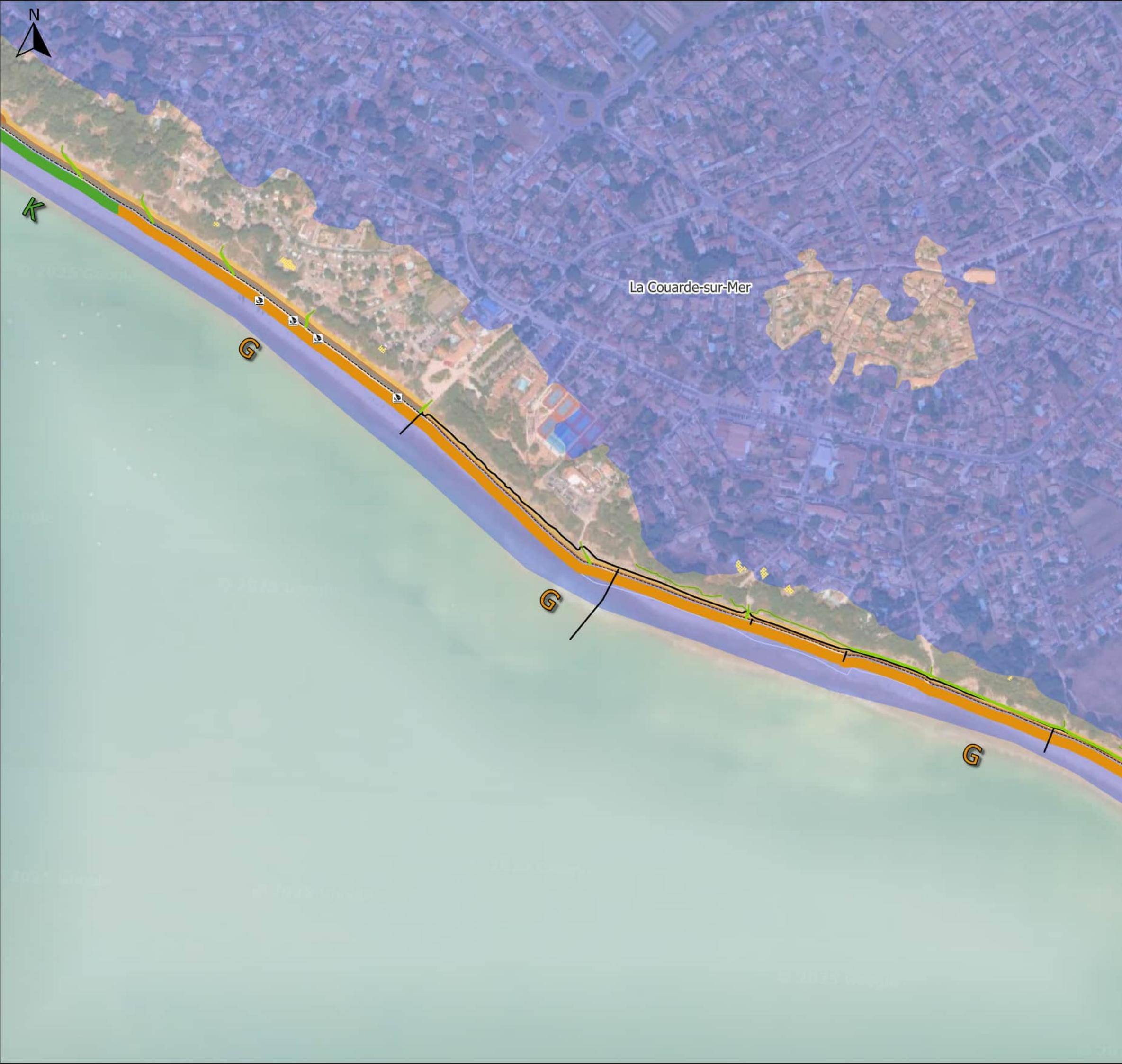
Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO



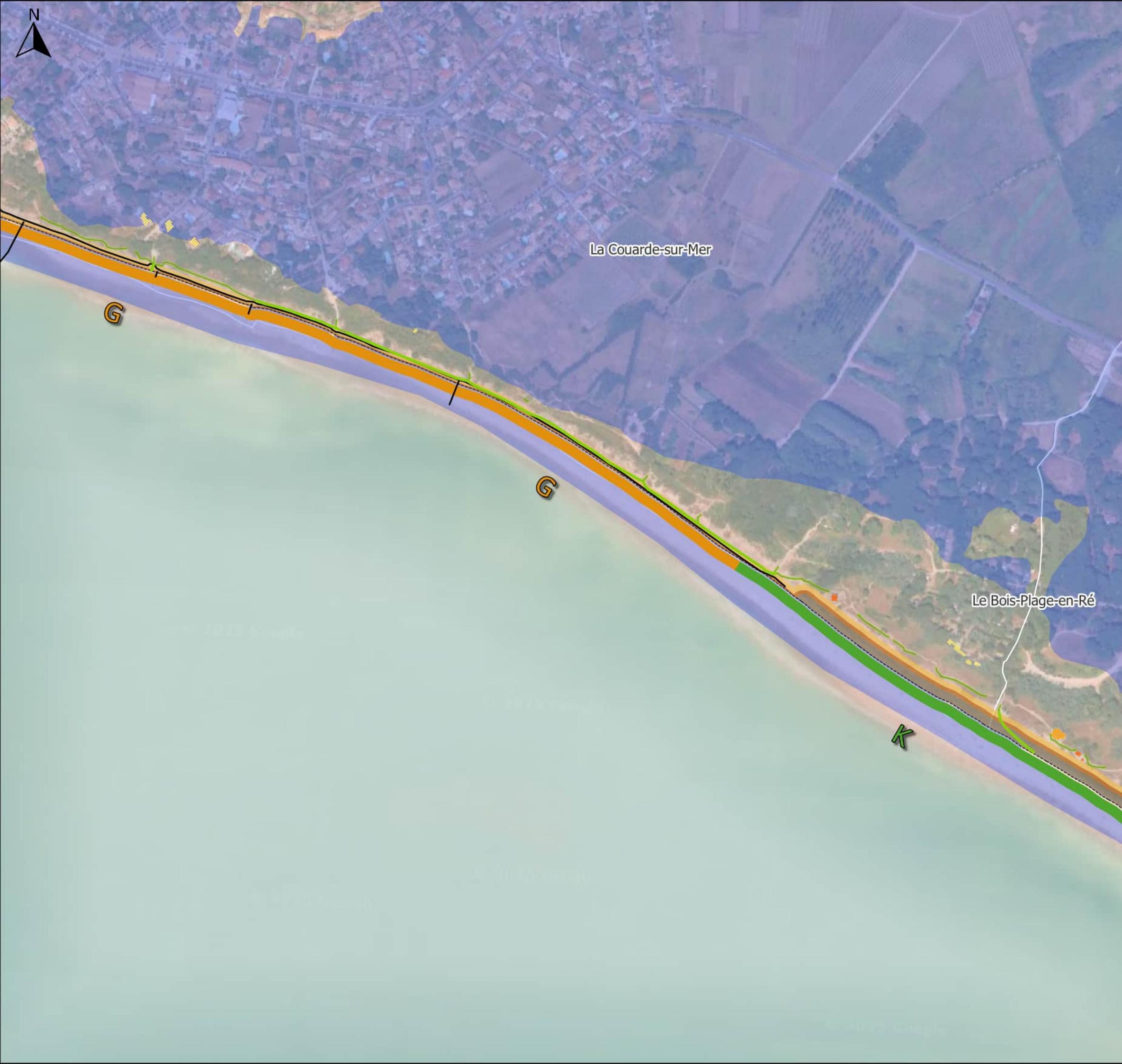
La-Couarde-sur-mer-3



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

Format : A3
Echelle : 1:5 000
PROJET N° : MAR0015
rev 02 - mars 2025 - JFO
0 50 100 m





STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

La-Couarde-sur-mer-4



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

<b>Légende</b>	
PPR Xynthia +20cm	
Trait de côte 2018	
Aléa érosion 2050 (Proj)	
Aléa érosion 2050 (Lcc)	
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	
Habitat plain pied	
Habitat étage	
Etablissement public	
Activité économique	
Camping	
Blockhaus, fort	
Autres (garage, poolhouse...)	
Bâtiments derrière la bande d'aléa	
<1 mètre	
entre 1 et 5 mètres	
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	
Camping	
Economique	
Environnement	
Public	
Habitat	
Parking	
Patrimoine	
Réseaux	
Routes	
Pistes cyclables	
Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande	
important	
importance limitée	
Piste cyclable	
Etablissements ponctuels	
Activité économique	
Musée / bâtiment historique	
Camping	
Activité associative	
Ouvrages	
Systèmes d'endiguement	
Autres ouvrages	
Activités démontables (DDTM)	
AOT - Restaurant démontable	
AOT - Activité démontable	
Modes de gestion	
A - hors SLGBC (sub)	
B - hors SLGBC (sub)	
C - hors SLGBC (sub+ero)	
D - hors SLGBC (sub+ero)	
E - hors SLGBC (sub+ero)	
F - hors SLGBC (sub)	
G - SLGBC (ero => sub)	
H - SLGBC (ero => sub)	
H' - SLGBC (ero => sub)	
I - SLGBC (ero)	
J - SLGBC (ero)	
K - SLGBC (ero/sub)	
sans enjeux)	
L - SLGBC (sans érosion)	

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion

Le Bois-Plage-1



Commune(s) : Le Bois-Plage-en-Ré

Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande	<ul style="list-style-type: none"> <li>important</li> <li>importance limitée</li> <li>Piste cyclable</li> </ul>
Etablissements ponctuels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Activité économique</li> <li>Musée / bâtiment historique</li> </ul>
Etablissements publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>Camping</li> <li>Activité associative</li> </ul>
Ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Systèmes d'endiguement</li> <li>Autres ouvrages</li> </ul>
Activités démontables (DDTM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>AOT - Restaurant démontable</li> <li>AOT - Activité démontable</li> </ul>
Modes de gestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>A - hors SLGBC (sub)</li> <li>B - hors SLGBC (sub)</li> <li>C - hors SLGBC (sub+ero)</li> <li>D - hors SLGBC (sub+ero)</li> <li>E - hors SLGBC (sub+ero)</li> <li>F - hors SLGBC (sub)</li> <li>G - SLGBC (ero =&gt; sub)</li> <li>H - SLGBC (ero =&gt; sub)</li> <li>H' - SLGBC (ero =&gt; sub)</li> <li>I - SLGBC (ero)</li> <li>J - SLGBC (ero)</li> <li>K - SLGBC (ero/sub)</li> <li>sans enjeux)</li> <li>L - SLGBC (sans érosion)</li> </ul>

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

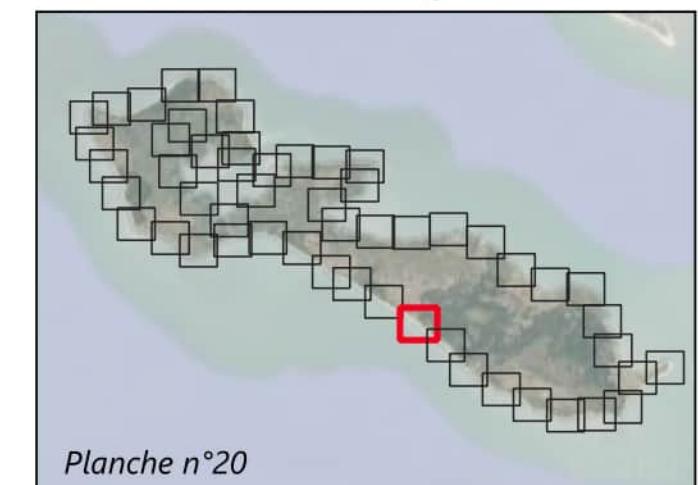
Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Le Bois-Plage-2



Commune(s) : Le Bois-Plage-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
<b>Bâtiments dans la bande d'aléa</b>	
Habitat plain pied	Etablissements ponctuels
Habitat étage	Activité économique
Etablissement public	Musée / bâtiment historique
Activité économique	Camping
Camping	Activité associative
Blockhaus, fort	Ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
<b>Bâtiments derrière la bande d'aléa</b>	Autres ouvrages
<1 mètre	Activités démontables (DDTM)
entre 1 et 5 mètres	AOT - Restaurant démontable
entre 5 et 10 mètres	AOT - Activité démontable
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
<b>Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt</b>	
Camping	Modes de gestion
Economique	A - hors SLGBC (sub)
Environnement	B - hors SLGBC (sub)
Public	C - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	D - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	E - hors SLGBC (sub+ero)
Patrimoine	F - hors SLGBC (sub)
Réseaux	G - SLGBC (ero => sub)
Routes	H - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	H' - SLGBC (ero => sub)
	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

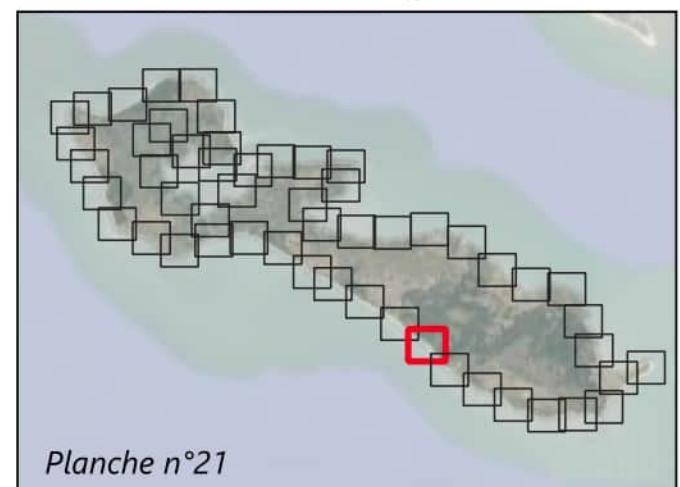
PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m





STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Sainte-Marie-de-Ré-1



Commune(s) : Sainte-Marie-de-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
<1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)





Sainte-Marie-de-Ré-2



Commune(s) : Sainte-Marie-de-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Blockhaus, fort
Camping	Autres (garage, poolhouse...)
Blockhaus, fort	Ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Autres ouvrages
à <1 mètre	Activités démontables (DDTM)
entre 1 et 5 mètres	AOT - Restaurant démontable
entre 5 et 10 mètres	AOT - Activité démontable
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Sainte-Marie-de-Ré-3



Commune(s) : Sainte-Marie-de-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

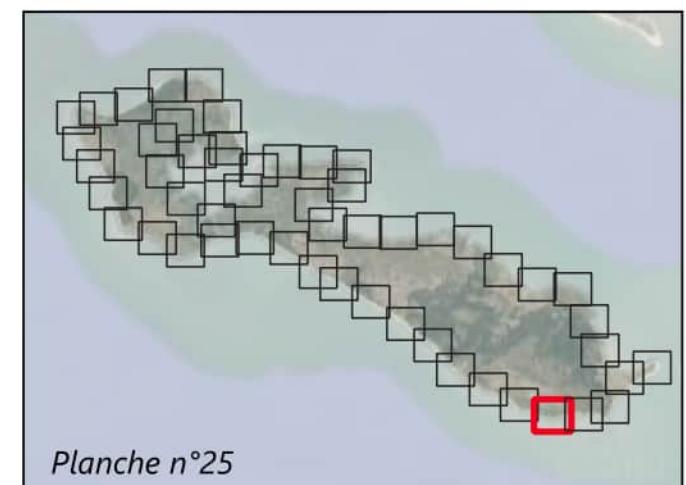
PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO





Sainte-Marie-de-Ré-4



Commune(s) : Sainte-Marie-de-Ré

Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande	— important
Etablissements ponctuels	— importance limitée
Activité économique	— Piste cyclable
Musée / bâtiment historique	— Etablissements ponctuels
Camping	● Activité économique
Activité associative	■ Musée / bâtiment historique
Ouvrages	▲ Camping
Systèmes d'endiguement	◆ Activité associative
Autres ouvrages	■ Ouvrages
Activités démontables (DDTM)	— Systèmes d'endiguement
AOT - Restaurant démontable	— Autres ouvrages
AOT - Activité démontable	— Activités démontables (DDTM)
Modes de gestion	
A - hors SLGBC (sub)	■ AOT - Restaurant démontable
B - hors SLGBC (sub)	◆ AOT - Activité démontable
C - hors SLGBC (sub+ero)	— Modes de gestion
D - hors SLGBC (sub+ero)	■ A - hors SLGBC (sub)
E - hors SLGBC (sub+ero)	■ B - hors SLGBC (sub)
F - hors SLGBC (sub)	■ C - hors SLGBC (sub+ero)
G - SLGBC (ero => sub)	■ D - hors SLGBC (sub+ero)
H - SLGBC (ero => sub)	■ E - hors SLGBC (sub+ero)
H' - SLGBC (ero => sub)	■ F - hors SLGBC (sub)
I - SLGBC (ero)	■ G - SLGBC (ero => sub)
J - SLGBC (ero)	■ H - SLGBC (ero => sub)
K - SLGBC (ero/sub)	■ H' - SLGBC (ero => sub)
sans enjeux)	■ I - SLGBC (ero)
L - SLGBC (sans érosion)	■ J - SLGBC (ero)

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

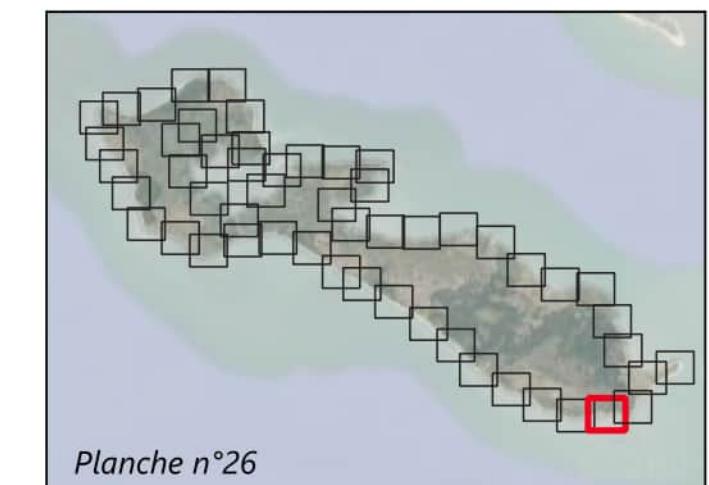




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Sainte-Marie-de-Ré-5



Commune(s) : Sainte-Marie-de-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	
Habitat plain pied	Etablissements ponctuels
Habitat étage	Activité économique
Etablissement public	Musée / bâtiment historique
Activité économique	Camping
Camping	Activité associative
Blockhaus, fort	Ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Autres ouvrages
à <1 mètre	Activités démontables (DDTM)
entre 1 et 5 mètres	AOT - Restaurant démontable
entre 5 et 10 mètres	AOT - Activité démontable
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

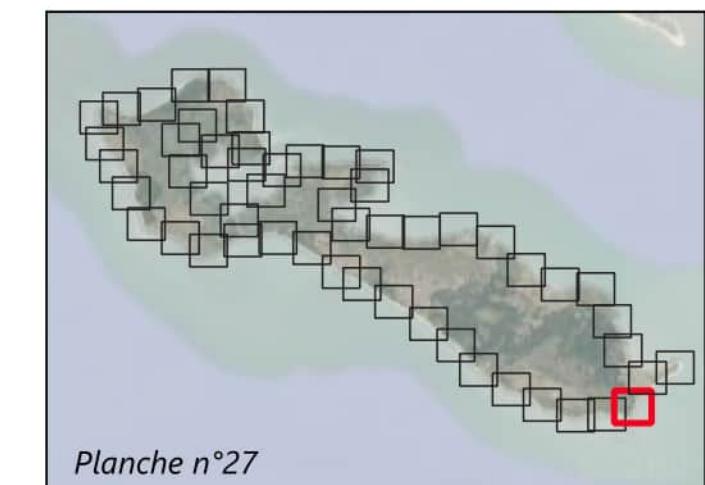




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Rivedoux-1



Commune(s) : Rivedoux-Plage

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Rivedoux-2



Commune(s) : Rivedoux-Plage

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)





Rivedoux-3



Commune(s) : Rivedoux-Plage

## Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

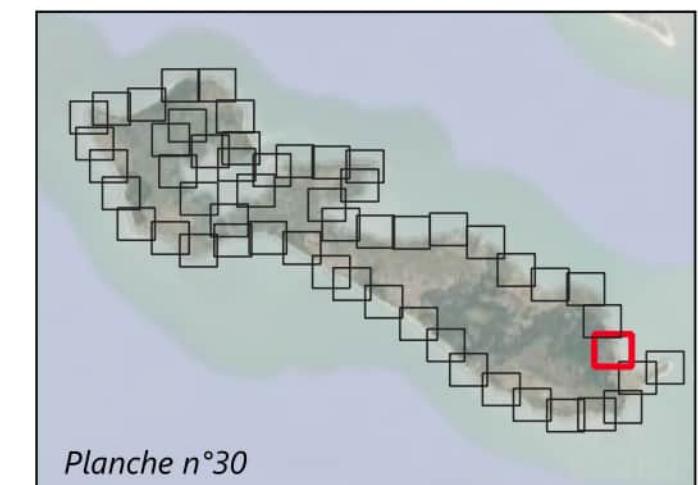




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Rivedoux-4



Commune(s) : Rivedoux-Plage

Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
important
importance limitée
Piste cyclable
Etablissements ponctuels
Activité économique
Musée / bâtiment historique
Camping
Activité associative
Ouvrages
Systèmes d'endiguement
Autres ouvrages
Activités démontables (DDTM)
AOT - Restaurant démontable
AOT - Activité démontable
Modes de gestion
A - hors SLGBC (sub)
B - hors SLGBC (sub)
C - hors SLGBC (sub+ero)
D - hors SLGBC (sub+ero)
E - hors SLGBC (sub+ero)
F - hors SLGBC (sub)
G - SLGBC (ero => sub)
H - SLGBC (ero => sub)
H' - SLGBC (ero => sub)
I - SLGBC (ero)
J - SLGBC (ero)
K - SLGBC (ero/sub)
sans enjeux)
L - SLGBC (sans érosion)



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

La Flotte-1



Commune(s) : La Flotte

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

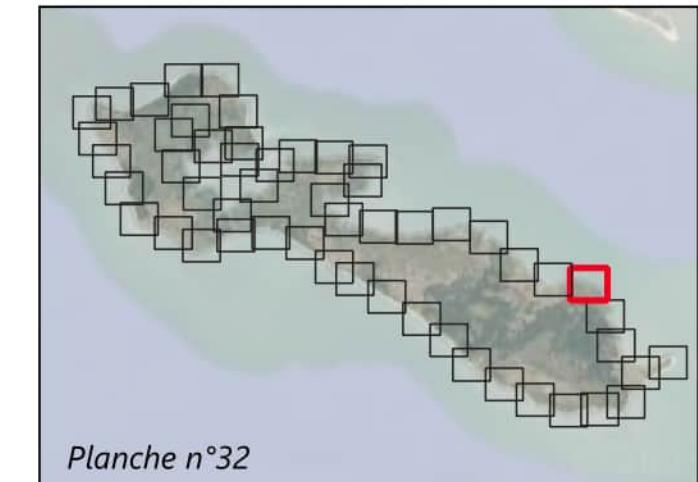
Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



La Flotte-2



Commune(s) : La Flotte

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



La Flotte-3



Commune(s) : La Flotte

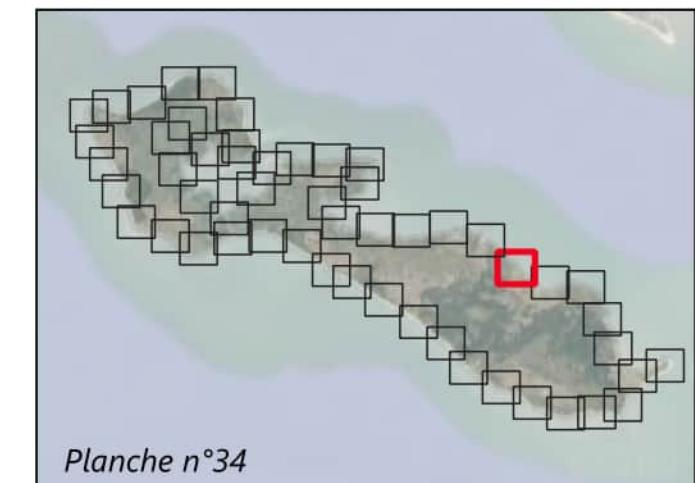




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

La Flotte-4



Commune(s) : La Flotte

Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande	<ul style="list-style-type: none"> <li>important</li> <li>importance limitée</li> <li>Piste cyclable</li> </ul>
Bâtiments dans la bande d'aléa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablissements ponctuels</li> <li>Activité économique</li> <li>Musée / bâtiment historique</li> <li>Camping</li> <li>Activité associative</li> </ul>
Bâtiments derrière la bande d'aléa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Blockhaus, fort</li> <li>Autres (garage, poolhouse...)</li> </ul>
Ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Systèmes d'endiguement</li> <li>Autres ouvrages</li> </ul>
Activités démontables (DDTM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>AOT - Restaurant démontable</li> <li>AOT - Activité démontable</li> </ul>
Modes de gestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>A - hors SLGBC (sub)</li> <li>B - hors SLGBC (sub)</li> <li>C - hors SLGBC (sub+ero)</li> <li>D - hors SLGBC (sub+ero)</li> <li>E - hors SLGBC (sub+ero)</li> <li>F - hors SLGBC (sub)</li> <li>G - SLGBC (ero =&gt; sub)</li> <li>H - SLGBC (ero =&gt; sub)</li> <li>H' - SLGBC (ero =&gt; sub)</li> <li>I - SLGBC (ero)</li> <li>J - SLGBC (ero)</li> <li>K - SLGBC (ero/sub)</li> <li>sans enjeux)</li> <li>L - SLGBC (sans érosion)</li> </ul>

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

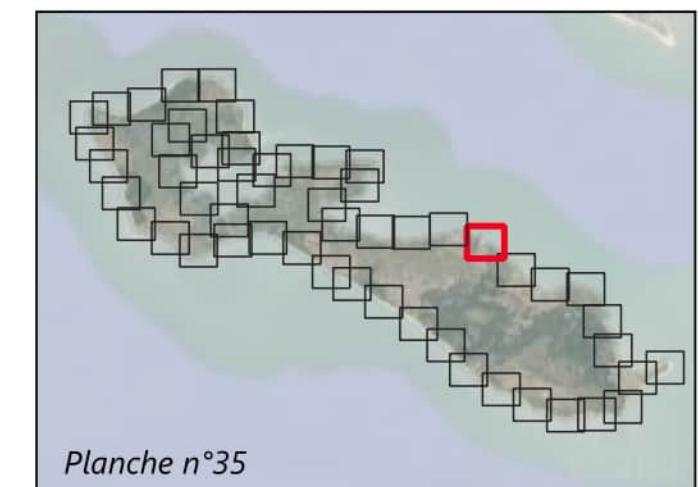
Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



Saint-Martin-de-Ré-1



Commune(s) : Saint-Martin-de-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	Etablissements ponctuels
Bâtiments dans la bande d'aléa	Activité économique
Habitat plain pied	Musée / bâtiment historique
Habitat étage	Camping
Etablissement public	Activité associative
Activité économique	Ouvrages
Camping	Systèmes d'endiguement
Blockhaus, fort	Autres ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Activités démontables (DDTM)
Bâtiments derrière la bande d'aléa	AOT - Restaurant démontable
à <1 mètre	AOT - Activité démontable
entre 1 et 5 mètres	Modes de gestion
entre 5 et 10 mètres	A - hors SLGBC (sub)
entre 10 et 50 mètres	B - hors SLGBC (sub)
Emprise des campings	C - hors SLGBC (sub+ero)
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	D - hors SLGBC (sub+ero)
Camping	E - hors SLGBC (sub+ero)
Economique	F - hors SLGBC (sub)
Environnement	G - SLGBC (ero => sub)
Public	H - SLGBC (ero => sub)
Habitat	H' - SLGBC (ero => sub)
Parking	I - SLGBC (ero)
Patrimoine	J - SLGBC (ero)
Réseaux	K - SLGBC (ero/sub)
Routes	sans enjeux)
Pistes cyclables	L - SLGBC (sans érosion)

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

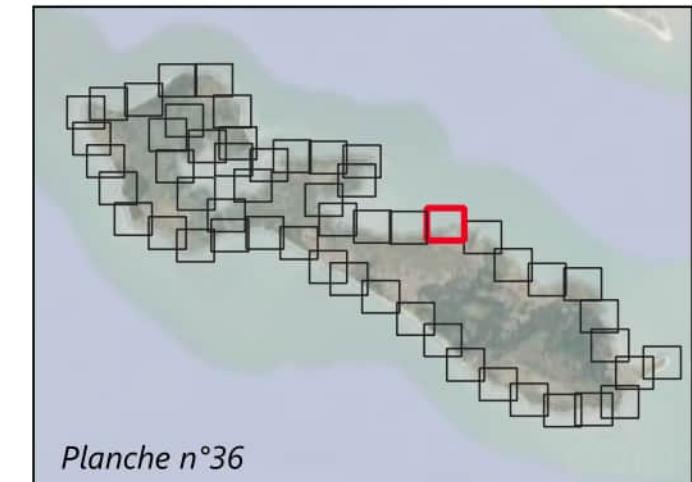
Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



Saint-Martin-de-Ré-2



Commune(s) : Saint-Martin-de-Ré



Routes dans la bande d'aléa et  
dans les 10 mètres à l'arrière  
de la bande

important

importance limitée

Piste cyclable

Etablissements ponctuels

Activité économique

Musée / bâtiment historique

Camping

Activité associative

Ouvrages

Systèmes d'endiguement

Autres ouvrages

Activités démontables (DDTM)

AOT - Restaurant démontable

AOT - Activité démontable

Modes de gestion

A - hors SLGBC (sub)

B - hors SLGBC (sub)

C - hors SLGBC (sub+ero)

D - hors SLGBC (sub+ero)

E - hors SLGBC (sub+ero)

F - hors SLGBC (sub)

G - SLGBC (ero => sub)

H - SLGBC (ero => sub)

H' - SLGBC (ero => sub)

I - SLGBC (ero)

J - SLGBC (ero)

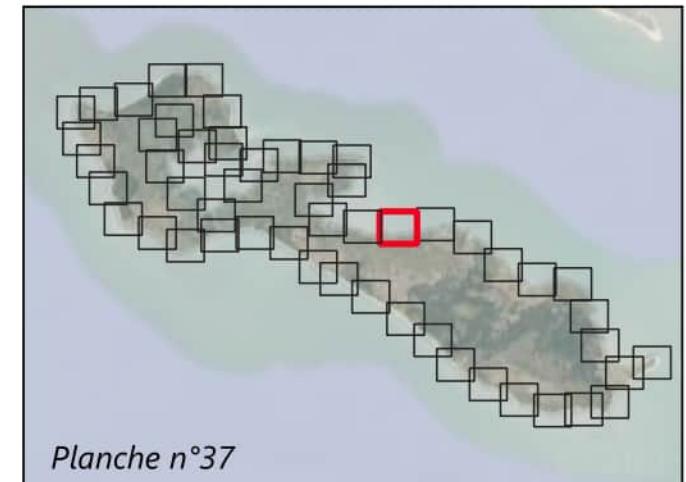
K - SLGBC (ero/sub)

sans enjeux)

L - SLGBC (sans érosion)



Saint-Martin-de-Ré-3



Commune(s) : Saint-Martin-de-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	Etablissements ponctuels
Bâtiments dans la bande d'aléa	Activité économique
Habitat plain pied	Musée / bâtiment historique
Habitat étage	Camping
Etablissement public	Activité associative
Activité économique	Ouvrages
Camping	Systèmes d'endiguement
Blockhaus, fort	Autres ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Activités démontables (DDTM)
Bâtiments derrière la bande d'aléa	AOT - Restaurant démontable
à <1 mètre	AOT - Activité démontable
entre 1 et 5 mètres	Modes de gestion
entre 5 et 10 mètres	A - hors SLGBC (sub)
entre 10 et 50 mètres	B - hors SLGBC (sub)
Emprise des campings	C - hors SLGBC (sub+ero)
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	D - hors SLGBC (sub+ero)
Camping	E - hors SLGBC (sub+ero)
Economie	F - hors SLGBC (sub)
Environnement	G - SLGBC (ero => sub)
Public	H - SLGBC (ero => sub)
Habitat	H' - SLGBC (ero => sub)
Parking	I - SLGBC (ero)
Patrimoine	J - SLGBC (ero)
Réseaux	K - SLGBC (ero/sub)
Routes	sans enjeux)
Pistes cyclables	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

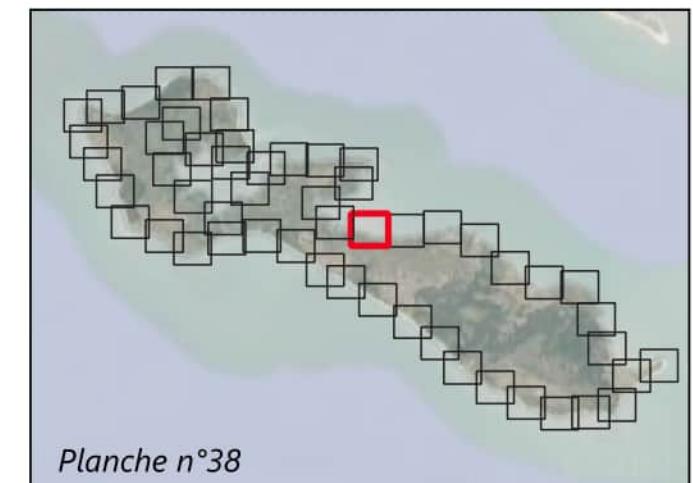
Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



La-Couarde-nord-1



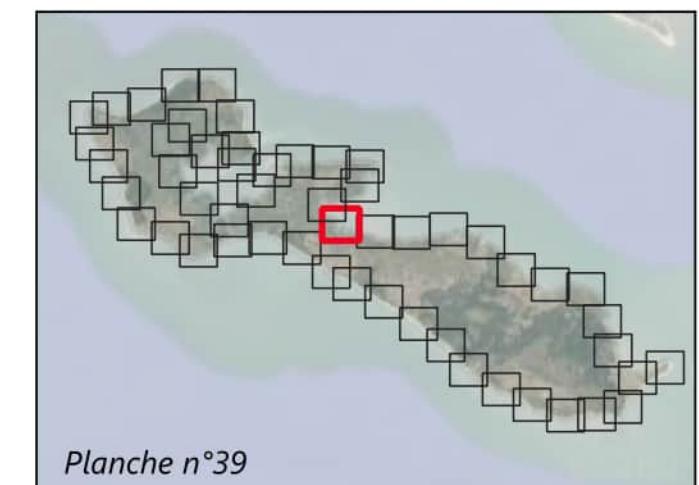
Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economie	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



La-Couarde-nord-2



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
<b>Bâtiments dans la bande d'aléa</b>	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
<b>Bâtiments derrière la bande d'aléa</b>	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
<b>Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt</b>	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
\$ Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

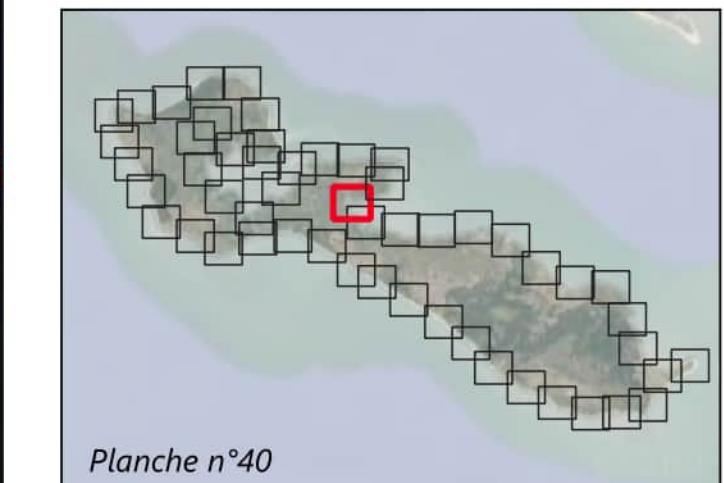




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

La-Couarde-nord-3



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

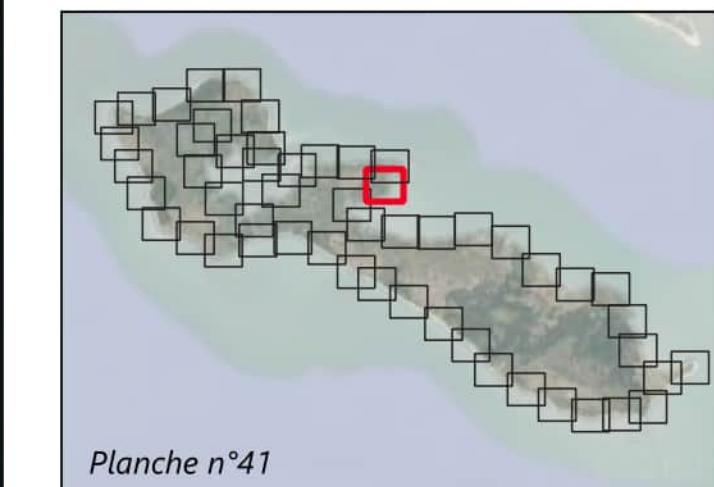




## STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

### Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion

Loix-1



Commune(s) : Loix

#### Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economique	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

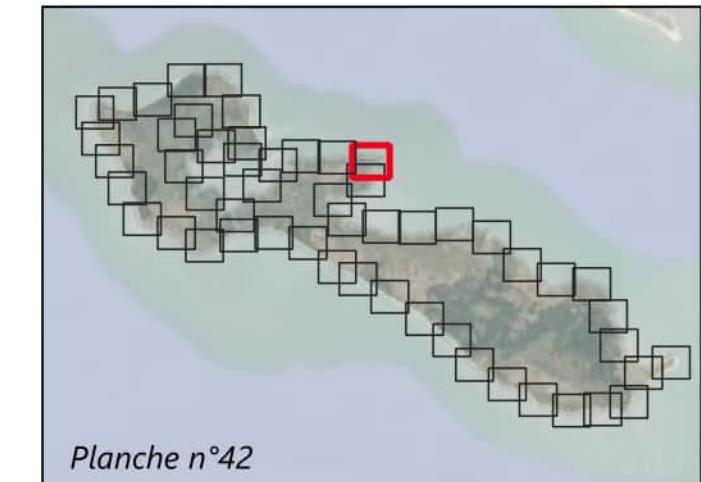
© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO



Loix-2



Commune(s) : Loix

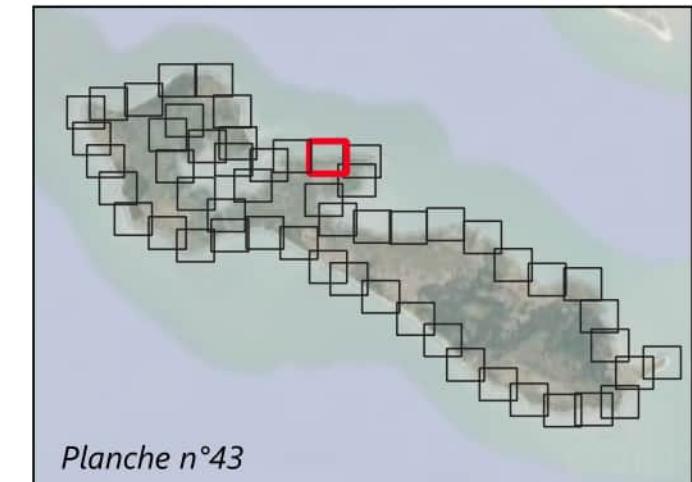
Légende

- PPR Xynthia +20cm
- Trait de côte 2018
- Aléa érosion 2050 (Proj)
- Aléa érosion 2050 (Lcc)
- Aléa érosion 2050 (Lmax)
- Bâtiments dans la bande d'aléa
- Habitat plain pied
- Habitat étage
- Etablissement public
- Activité économique
- Camping
- Blockhaus, fort
- Autres (garage, poolhouse...)
- Bâtiments derrière la bande d'aléa
- à <1 mètre
- entre 1 et 5 mètres
- entre 5 et 10 mètres
- entre 10 et 50 mètres
- Emprise des campings
- Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt
- Camping
- Economique
- Environnement
- Public
- Habitat
- Parking
- Patrimoine
- Réseaux
- Routes
- Pistes cyclables
- Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
- important
- importance limitée
- Piste cyclable
- Etablissements ponctuels
- Activité économique
- Musée / bâtiment historique
- Camping
- Activité associative
- Ouvrages
- Systèmes d'endiguement
- Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
- AOT - Restaurant démontable
- AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
- A - hors SLGBC (sub)
- B - hors SLGBC (sub)
- C - hors SLGBC (sub+ero)
- D - hors SLGBC (sub+ero)
- E - hors SLGBC (sub+ero)
- F - hors SLGBC (sub)
- G - SLGBC (ero => sub)
- H - SLGBC (ero => sub)
- H' - SLGBC (ero => sub)
- I - SLGBC (ero)
- J - SLGBC (ero)
- K - SLGBC (ero/sub)
- sans enjeux)
- L - SLGBC (sans érosion)





Loix-3



Commune(s) : Loix



Légende	PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
	Trait de côte 2018	important
	Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
	Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
	Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Habitat plain pied	Etablissements ponctuels
	Habitat étage	Activité économique
	Etablissement public	Musée / bâtiment historique
	Activité économique	Camping
	Camping	Activité associative
	Blockhaus, fort	Ouvrages
	Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
Bâtiments derrière la bande d'aléa	<1 mètre	Autres ouvrages
	entre 1 et 5 mètres	Activités démontables (DDTM)
	entre 5 et 10 mètres	AOT - Restaurant démontable
	entre 10 et 50 mètres	AOT - Activité démontable
	Emprise des campings	Modes de gestion
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	à <1 mètre	A - hors SLGBC (sub)
	entre 1 et 5 mètres	B - hors SLGBC (sub)
	entre 5 et 10 mètres	C - hors SLGBC (sub+ero)
	entre 10 et 50 mètres	D - hors SLGBC (sub+ero)
	Emprise des campings	E - hors SLGBC (sub+ero)
		F - hors SLGBC (sub)
		G - SLGBC (ero => sub)
		H - SLGBC (ero => sub)
		H' - SLGBC (ero => sub)
		I - SLGBC (ero)
		J - SLGBC (ero)
		K - SLGBC (ero/sub)
		sans enjeux)
		L - SLGBC (sans érosion)

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m



# STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

## **Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion**

Loix-4

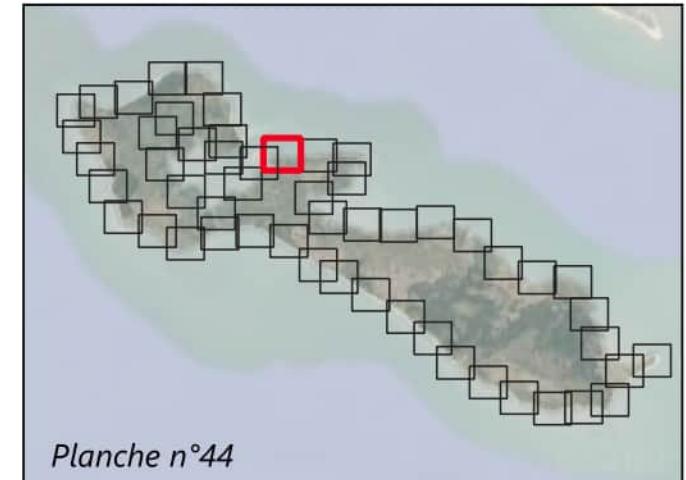


Planche n°44

Commune(s) : Loix

## Légende

- PPR Xynthia +20cm**

**Trait de côte 2018**

**Aléa érosion 2050 (Proj)**

**Aléa érosion 2050 (Lcc)**

**Aléa érosion 2050 (Lmax)**

**Bâtiments dans la bande d'aléa**

  - Habitat plain pied
  - Habitat étage
  - Etablissement public
  - Activité économique
  - Camping
  - Blockhaus, fort
  - Autres (garage, poolhouse...)

**Bâtiments derrière la bande d'aléa**

  - à < 1 mètre
  - entre 1 et 5 mètres
  - entre 5 et 10 mètres
  - entre 10 et 50 mètres
  - Emprise des campings

**Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt**

  - Camping
  - Economique
  - Environnement
  - Public
  - Habitat
  - Parking
  - Patrimoine
  - Réseaux
  - Routes
  - Pistes cyclables

**Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande**

  - important
  - importance limitée
  - Piste cyclable

**Etablissements ponctuels**

  - Activité économique
  - Musée / bâtiment historique
  - Camping
  - Activité associative

**Ouvrages**

  - Systèmes d'endiguement
  - Autres ouvrages

**Activités démontables (DDTM)**

  - AOT - Restaurant démontable
  - AOT - Activité démontable

**Modes de gestion**

  - A - hors SLGBC (sub)
  - B - hors SLGBC (sub)
  - C - hors SLGBC (sub+ero)
  - D - hors SLGBC (sub+ero)
  - E - hors SLGBC (sub+ero)
  - F - hors SLGBC (sub)
  - G - SLGBC (ero => sub)
  - H - SLGBC (ero => sub)
  - H' - SLGBC (ero => sub)
  - I - SLGBC (ero)
  - J - SLGBC (ero)
  - K - SLGBC (ero/sub sans enjeux)
  - L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

www.ijerpi.org | 100 | DOI: 10.5125/ijerpi.v1i1.100

0

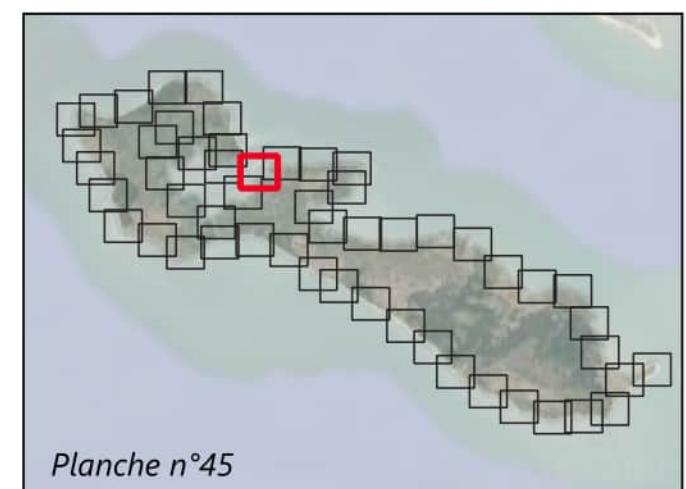
Digitized by srujanika@gmail.com



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Loix-5



Commune(s) : Loix

Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
important
importance limitée
Piste cyclable
Etablissements ponctuels
Activité économique
Musée / bâtiment historique
Camping
Activité associative
Ouvrages
Systèmes d'endiguement
Autres ouvrages
Activités démontables (DDTM)
AOT - Restaurant démontable
AOT - Activité démontable
Modes de gestion
A - hors SLGBC (sub)
B - hors SLGBC (sub)
C - hors SLGBC (sub+ero)
D - hors SLGBC (sub+ero)
E - hors SLGBC (sub+ero)
F - hors SLGBC (sub)
G - SLGBC (ero => sub)
H - SLGBC (ero => sub)
H' - SLGBC (ero => sub)
I - SLGBC (ero)
J - SLGBC (ero)
K - SLGBC (ero/sub)
sans enjeux)
L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

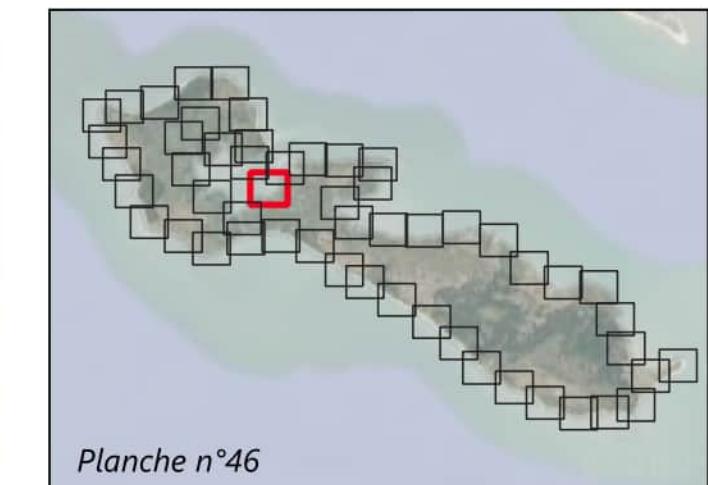




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Fier d'Ars-1



Commune(s) : Loix

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
<b>Bâtiments dans la bande d'aléa</b>	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
<b>Bâtiments derrière la bande d'aléa</b>	Activités démontables (DDTM)
à <1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
<b>Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt</b>	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economie	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)



© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

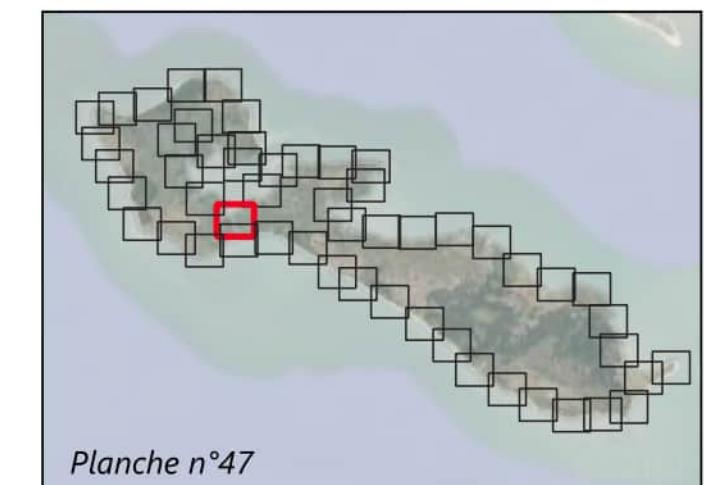
0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

Fier d'Ars-2



Commune(s) : La Couarde-sur-Mer, Loix,  
Ars-en-Ré

Légende	
PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'alea et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'alea	
Habitat plain pied	Etablissements ponctuels
Habitat étage	Activité économique
Etablissement public	Musée / bâtiment historique
Activité économique	Camping
Camping	Activité associative
Blockhaus, fort	Ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
Bâtiments derrière la bande d'alea	
<1 mètre	Autres ouvrages
entre 1 et 5 mètres	Activités démontables (DDTM)
entre 5 et 10 mètres	AOT - Restaurant démontable
entre 10 et 50 mètres	AOT - Activité démontable
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'alea d'intérêt	
Camping	Modes de gestion
Economique	A - hors SLGBC (sub)
Environnement	B - hors SLGBC (sub)
Public	C - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	D - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	E - hors SLGBC (sub+ero)
Patrimoine	F - hors SLGBC (sub)
Réseaux	G - SLGBC (ero => sub)
Routes	H - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	H' - SLGBC (ero => sub)

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

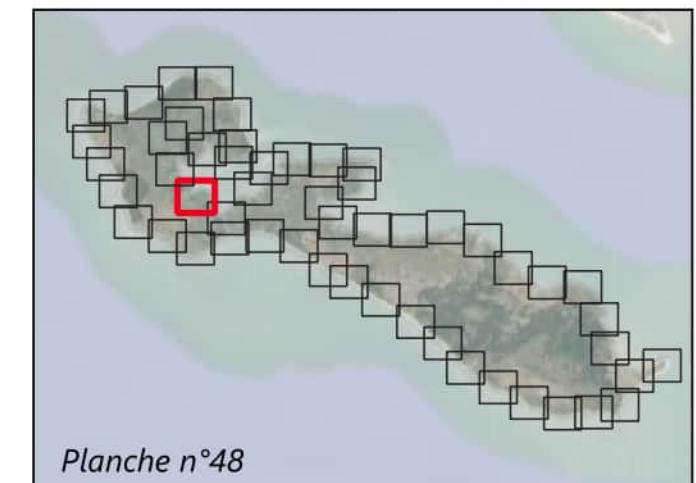
0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

**Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion**

Fier d'Ars-3



Commune(s) : Ars-en-Ré

### Légende

- PPR Xynthia +20cm**

**Trait de côte 2018**

**Aléa érosion 2050 (Proj)**

**Aléa érosion 2050 (Lcc)**

**Aléa érosion 2050 (Lmax)**

**Bâtiments dans la bande d'aléa**

  - Habitat plain pied
  - Habitat étage
  - Etablissement public
  - Activité économique
  - Camping
  - Blockhaus, fort
  - Autres (garage, poolhouse...)

**Bâtiments derrière la bande d'aléa**

  - à <1 mètre
  - entre 1 et 5 mètres
  - entre 5 et 10 mètres
  - entre 10 et 50 mètres
  - Emprise des campings

**Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt**

  - Camping
  - Economique
  - Environnement
  - Public
  - Habitat
  - Parking
  - Patrimoine
  - Réseaux
  - Routes

**Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande**

  - important**
  - importance limitée**
  - Piste cyclable**

**Etablissements ponctuels**

  - Activité économique
  - Musée / bâtiment historique
  - Camping
  - Activité associative

**Ouvrages**

  - Systèmes d'endiguement
  - Autres ouvrages

**Activités démontables (DDTM)**

  - AOT - Restaurant démontable
  - AOT - Activité démontable

**Modes de gestion**

  - A - hors SLGBC (sub)
  - B - hors SLGBC (sub)
  - C - hors SLGBC (sub+ero)
  - D - hors SLGBC (sub+ero)
  - E - hors SLGBC (sub+ero)
  - F - hors SLGBC (sub)
  - G - SLGBC (ero => sub)
  - H - SLGBC (ero => sub)
  - H' - SLGBC (ero => sub)
  - I - SLGBC (ero)
  - J - SLGBC (ero)
  - K - SLGBC (ero/sub sans enjeux)
  - L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

5 0 50 100 m

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

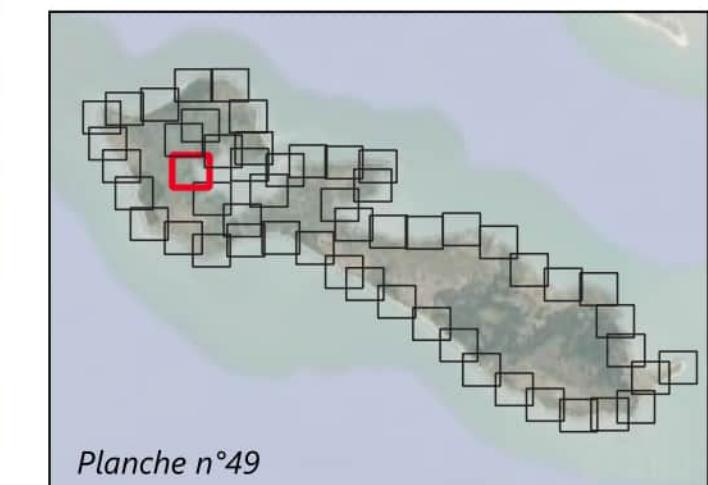
rev 02 - mars 2025 - JFC



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion

Fier d'Ars-4



Commune(s) : Les Portes-en-Ré, Ars-en-Ré, Saint-Clément-des-Baleines

<b>Légende</b>		
PPR Xynthia +20cm		Routes dans la bande d'alea et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
Trait de côte 2018		important
Aléa érosion 2050 (Proj)		importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)		Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)		
Bâtiments dans la bande d'alea		
Habitat plain pied		Etablissements ponctuels
Habitat étage		Activité économique
Etablissement public		Musée / bâtiment historique
Activité économique		Camping
Camping		Activité associative
Blockhaus, fort		Ouvrages
Autres (garage, poolhouse...)		Systèmes d'endiguement
Bâtiments derrière la bande d'alea		Autres ouvrages
<1 mètre		Activités démontables (DDTM)
entre 1 et 5 mètres		AOT - Restaurant démontable
entre 5 et 10 mètres		AOT - Activité démontable
entre 10 et 50 mètres		
Emprise des campings		
Enjeux hors bande d'alea d'intérêt		
Camping		Modes de gestion
Economique		A - hors SLGBC (sub)
Environnement		B - hors SLGBC (sub)
Public		C - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat		D - hors SLGBC (sub+ero)
Parking		E - hors SLGBC (sub+ero)
Patrimoine		F - hors SLGBC (sub)
Réseaux		G - SLGBC (ero => sub)
Routes		H - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables		H' - SLGBC (ero => sub)
		I - SLGBC (ero)
		J - SLGBC (ero)
		K - SLGBC (ero/sub)
		sans enjeux)
		L - SLGBC (sans érosion)

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO

Format : A3

Echelle : 1:5 000

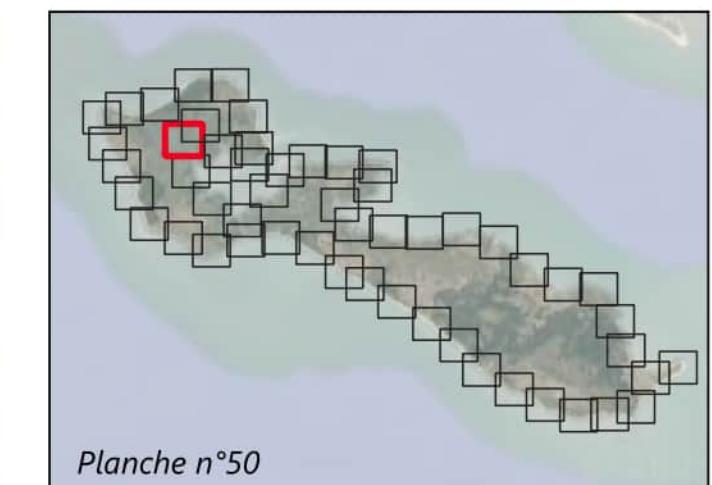
0 50 100 m



STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

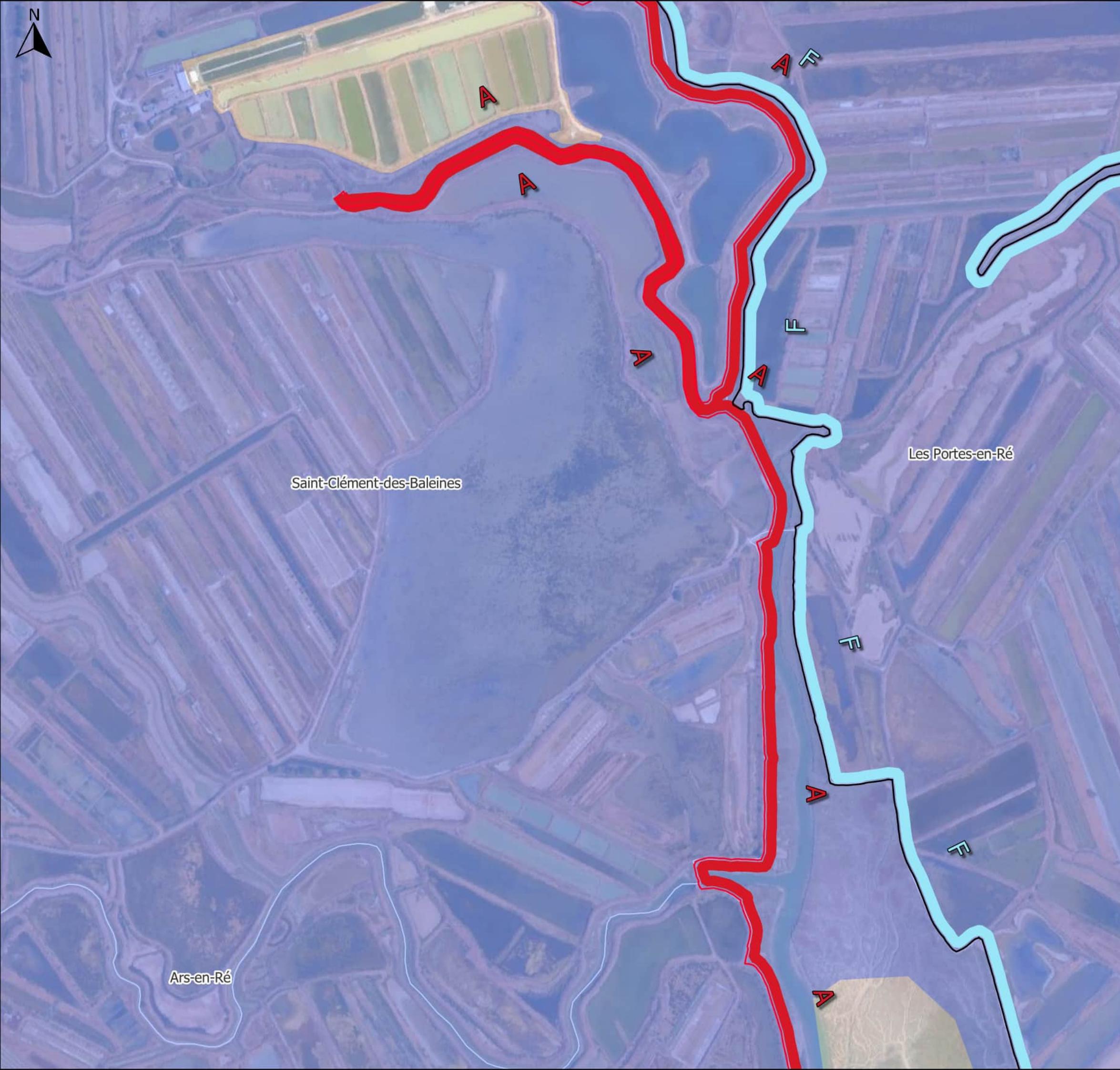
Fier d'Ars-5



Commune(s) : Les Portes-en-Ré,  
Ars-en-Ré, Saint-Clément-des-Baleines

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	Importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
<b>Bâtiments dans la bande d'aléa</b>	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
<b>Bâtiments derrière la bande d'aléa</b>	Activités démontables (DDTM)
<1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
<b>Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt</b>	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economie	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)

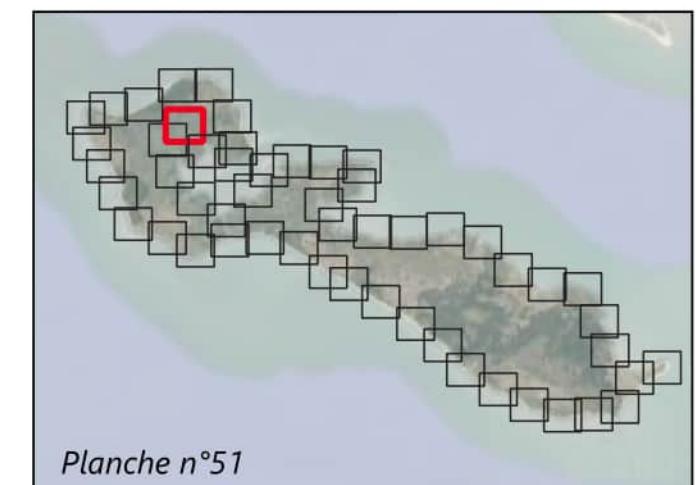




STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA  
BANDE COTIERE - ILE DE RE

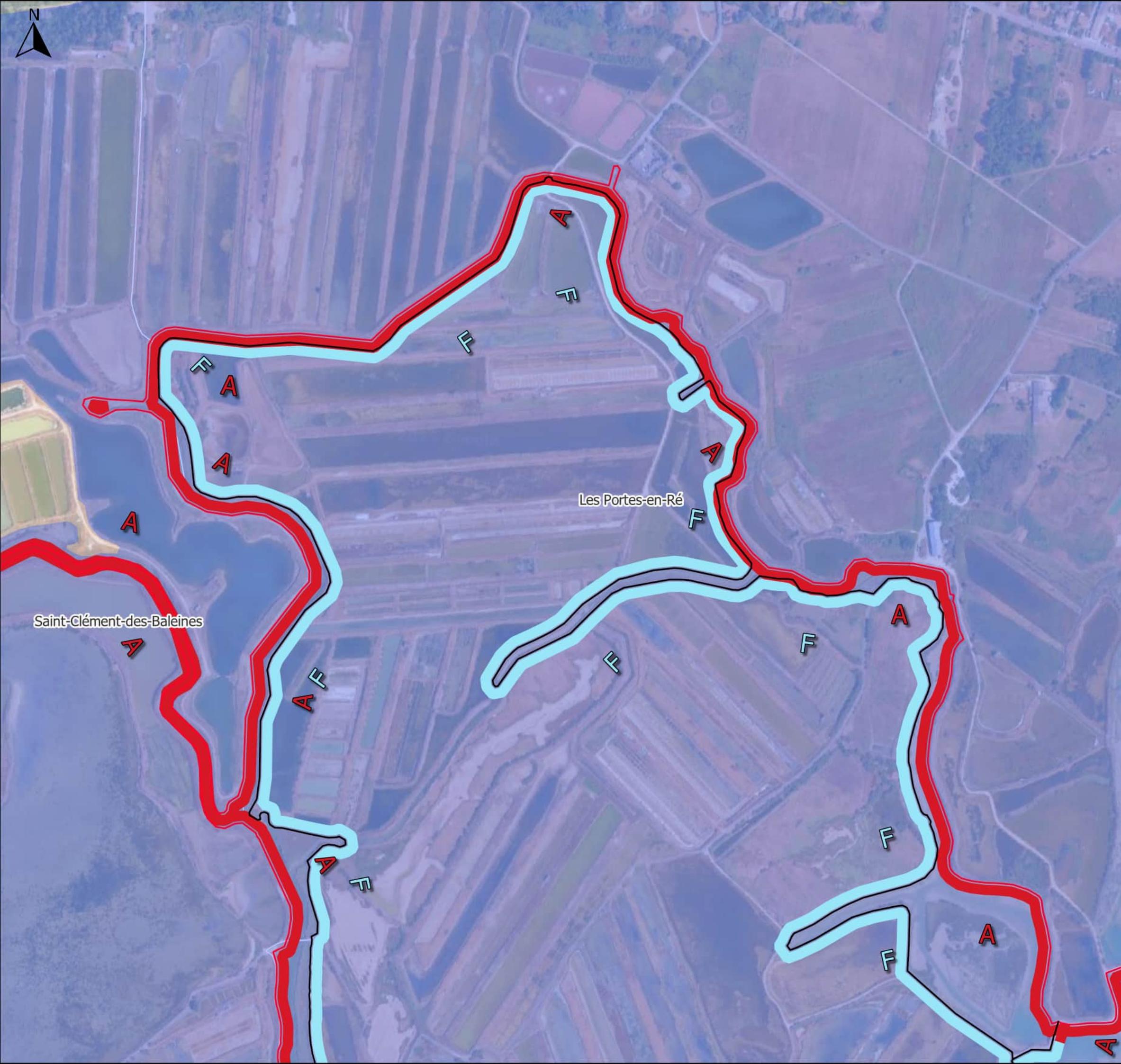
Atlas des catégories de secteurs pour  
orienter les modes de gestion

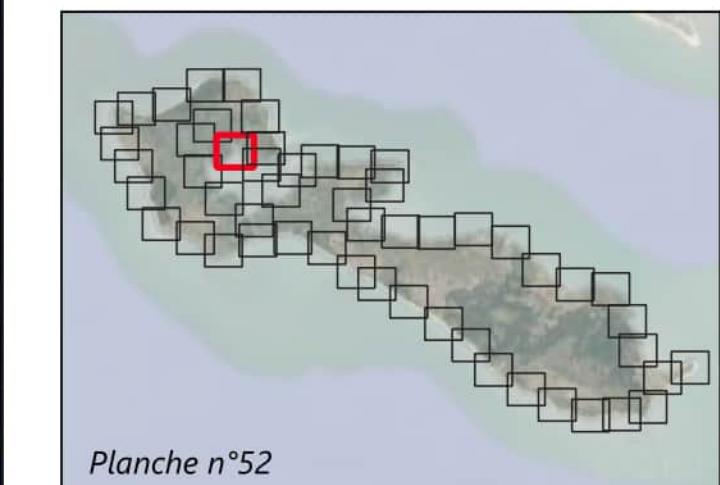
Fier d'Ars-6



Commune(s) : Les Portes-en-Ré,  
Saint-Clément-des-Baleines

Légende	PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
	----- Trait de côte 2018	important
	Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
	Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
	Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Habitat plain pied	Etablissements ponctuels
	Habitat étage	Activité économique
	Etablissement public	Musée / bâtiment historique
	Activité économique	Camping
	Camping	Activité associative
	Blockhaus, fort	Ouvrages
	Autres (garage, poolhouse...)	Systèmes d'endiguement
Bâtiments derrière la bande d'aléa	à <1 mètre	Autres ouvrages
	entre 1 et 5 mètres	Activités démontables (DDTM)
	entre 5 et 10 mètres	AOT - Restaurant démontable
	entre 10 et 50 mètres	AOT - Activité démontable
	Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt		Modes de gestion
	Camping	A - hors SLGBC (sub)
	Economique	B - hors SLGBC (sub)
	Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
	Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
	Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
	Parking	F - hors SLGBC (sub)
	Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
	Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
	Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
	Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
		J - SLGBC (ero)
		K - SLGBC (ero/sub)
		sans enjeux)
		L - SLGBC (sans érosion)

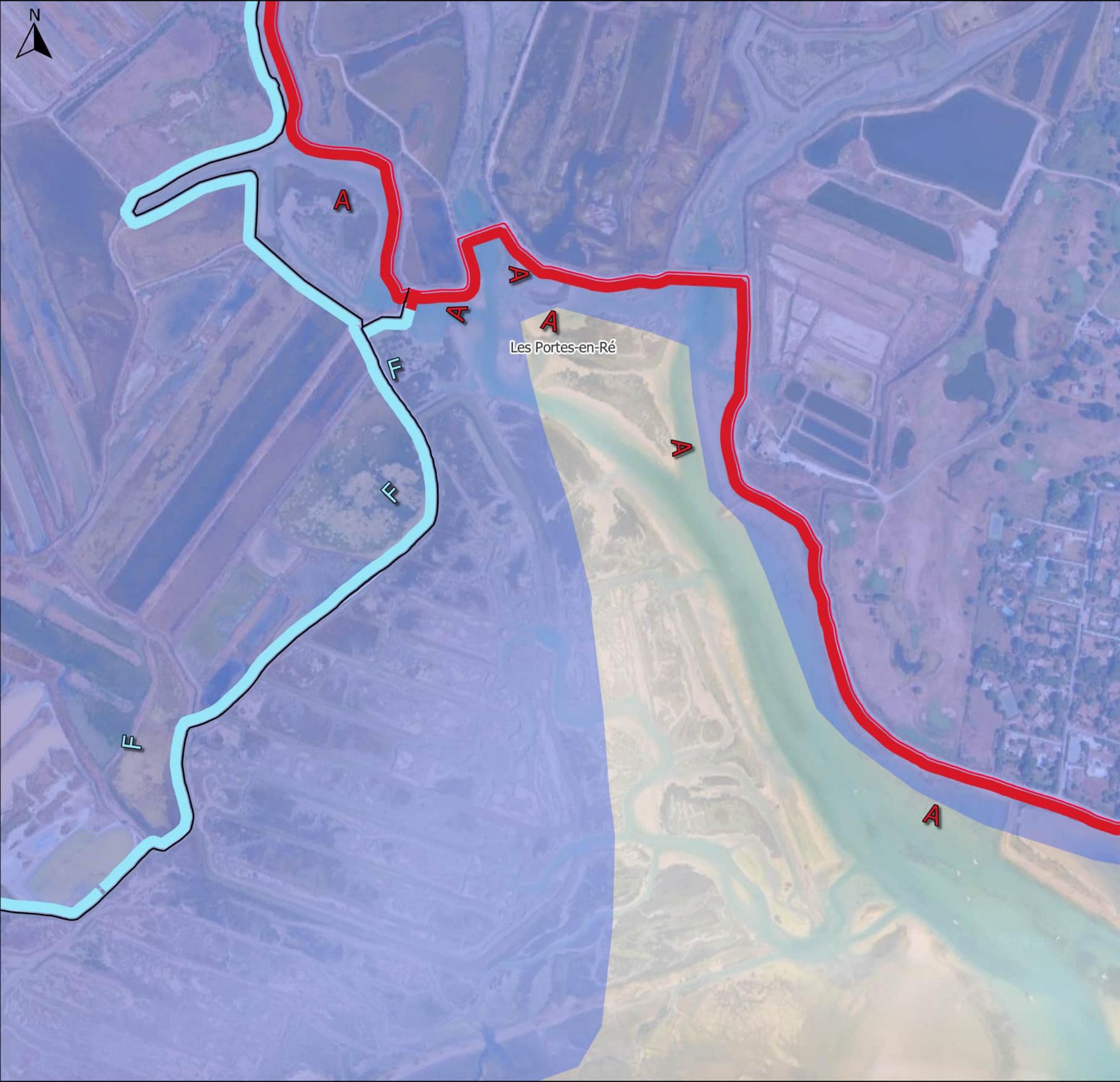




Commune(s) : Les Portes-en-Ré

Légende

PPR Xynthia +20cm	Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
----- Trait de côte 2018	important
Aléa érosion 2050 (Proj)	importance limitée
Aléa érosion 2050 (Lcc)	Piste cyclable
Aléa érosion 2050 (Lmax)	
Bâtiments dans la bande d'aléa	Etablissements ponctuels
Habitat plain pied	Activité économique
Habitat étage	Musée / bâtiment historique
Etablissement public	Camping
Activité économique	Activité associative
Camping	Ouvrages
Blockhaus, fort	Systèmes d'endiguement
Autres (garage, poolhouse...)	Autres ouvrages
Bâtiments derrière la bande d'aléa	Activités démontables (DDTM)
<1 mètre	AOT - Restaurant démontable
entre 1 et 5 mètres	AOT - Activité démontable
entre 5 et 10 mètres	
entre 10 et 50 mètres	
Emprise des campings	
Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt	Modes de gestion
Camping	A - hors SLGBC (sub)
Economie	B - hors SLGBC (sub)
Environnement	C - hors SLGBC (sub+ero)
Public	D - hors SLGBC (sub+ero)
Habitat	E - hors SLGBC (sub+ero)
Parking	F - hors SLGBC (sub)
Patrimoine	G - SLGBC (ero => sub)
Réseaux	H - SLGBC (ero => sub)
Routes	H' - SLGBC (ero => sub)
Pistes cyclables	I - SLGBC (ero)
	J - SLGBC (ero)
	K - SLGBC (ero/sub)
	sans enjeux)
	L - SLGBC (sans érosion)





STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE - ILE DE RE

Atlas des catégories de secteurs pour orienter les modes de gestion

Fier d'Ars-8



Commune(s) : Les Portes-en-Ré

**Légende**

- PPR Xynthia +20cm
- Trait de côte 2018
- Aléa érosion 2050 (Proj)
- Aléa érosion 2050 (Lcc)
- Aléa érosion 2050 (Lmax)
- Bâtiments dans la bande d'aléa
- Habitat plain pied
- Habitat étage
- Etablissement public
- Activité économique
- Camping
- Blockhaus, fort
- Autres (garage, poolhouse...)
- Bâtiments derrière la bande d'aléa
- à <1 mètre
- entre 1 et 5 mètres
- entre 5 et 10 mètres
- entre 10 et 50 mètres
- Emprise des campings
- Enjeux hors bande d'aléa d'intérêt
- Camping
- Economique
- Environnement
- Public
- Habitat
- Parking
- Patrimoine
- Réseaux
- Routes
- Pistes cyclables
- Routes dans la bande d'aléa et dans les 10 mètres à l'arrière de la bande
- important
- importance limitée
- Piste cyclable
- Etablissements ponctuels
- Activité économique
- Musée / bâtiment historique
- Camping
- Activité associative
- Ouvrages
- Systèmes d'endiguement
- Autres ouvrages
- Activités démontables (DDTM)
- AOT - Restaurant démontable
- AOT - Activité démontable
- Modes de gestion
- A - hors SLGBC (sub)
- B - hors SLGBC (sub)
- C - hors SLGBC (sub+ero)
- D - hors SLGBC (sub+ero)
- E - hors SLGBC (sub+ero)
- F - hors SLGBC (sub)
- G - SLGBC (ero => sub)
- H - SLGBC (ero => sub)
- H' - SLGBC (ero => sub)
- I - SLGBC (ero)
- J - SLGBC (ero)
- K - SLGBC (ero/sub)
- sans enjeux)
- L - SLGBC (sans érosion)

Format : A3

Echelle : 1:5 000

0 50 100 m

© Google Satellite

PROJET N° : MAR0015

rev 02 - mars 2025 - JFO



# ETUDE D'ELABORATION D'UNE STRATEGIE LOCALE DE GESTION DE LA BANDE COTIERE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ILE DE RE

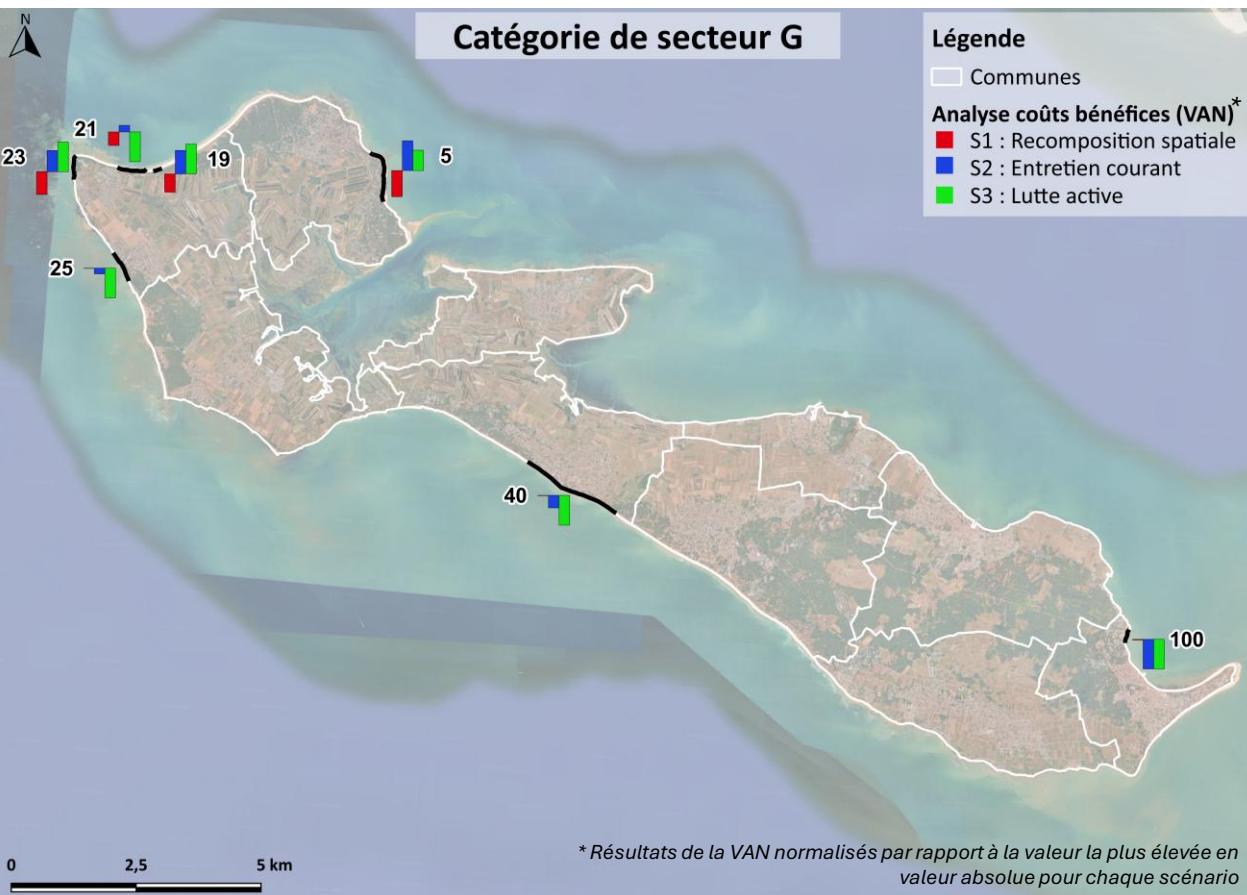
**RAPPORT DE PHASES 3 & 4 – Définition des modes de gestion – Elaboration et comparaison des scénarios de gestion**

## **ANNEXE 2 – Synthèse AMC & ACB**

22 octobre 2025



# Modes de gestion G



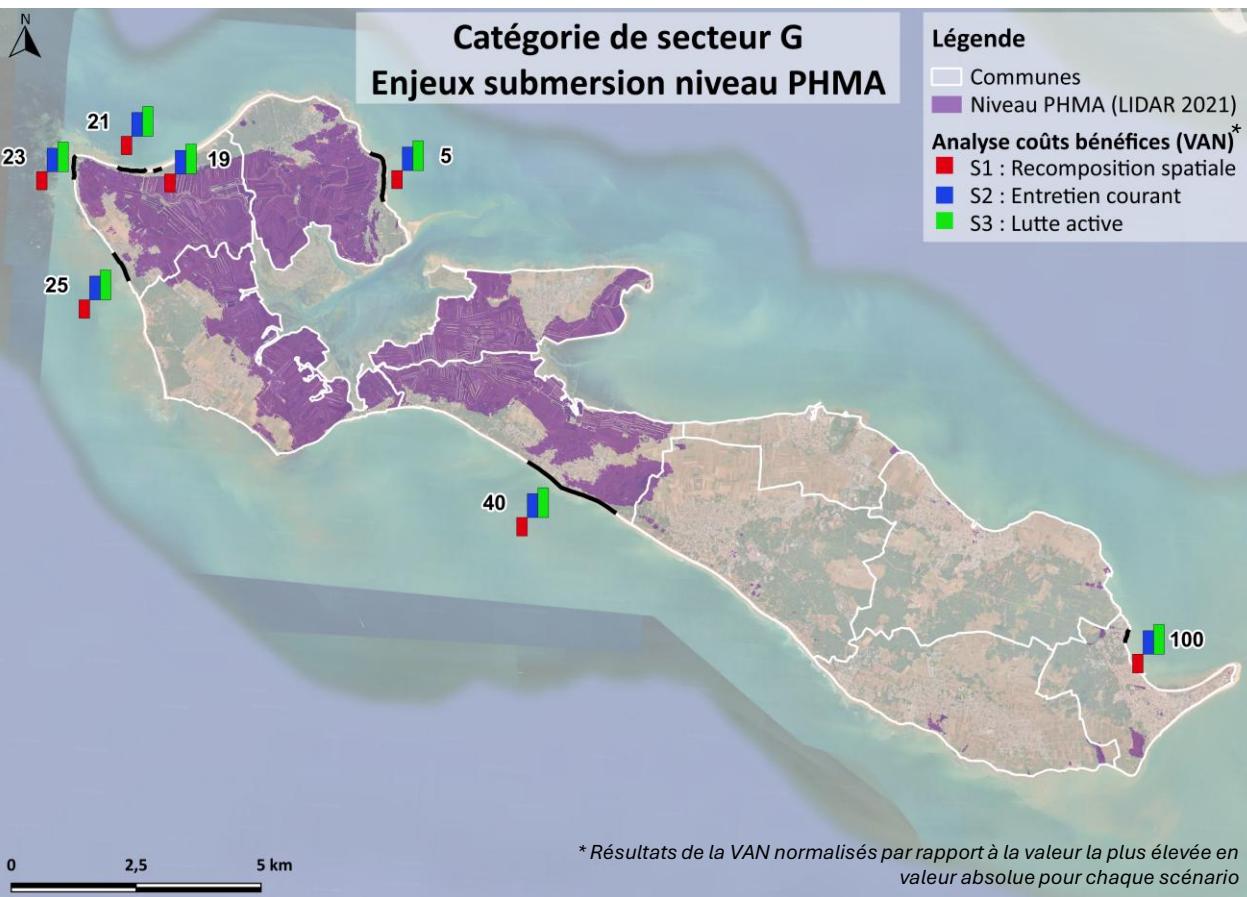
NOTATION ACB		
VAN > 0		
VAN = 0		
VAN < 0		

NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

N°	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1 : Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
5	Plage de la Loge - pointe de la Redoute	G	LES-PORTEES-EN-RE	Perte du sentier + risque submersion à terme	3 753 261 €	Repli du sentier - démantèlement du Blockhaus + repli des enjeux dans la zone submersible	-1 716 216 €	Rechargements ponctuels + entretien des épis + mis en défens du cordon dunaire	187 621 €	4 000 €	1 952 302 €	Enrochements + rechargement massif	990 000 €	49 900 €	1 331 380 €	1.4	1.6	2.0	2.0
19	Pas de Zanück	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte des enjeux + risque submersion + sécurité RD	58 873 €	Pas de scénario à analyser dans la stratégie érosion (déjà acté dans le cadre du PAPI 2)	- €	Pas de scénario à analyser dans la stratégie érosion (déjà acté dans le cadre du PAPI 2)	- €	- €	- €	Pas de scénario à analyser dans la stratégie érosion (déjà acté dans le cadre du PAPI 2)	- €	- €	- €	0.0	0.0	0.0	0.0
21	Conche des Baleines	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte des enjeux + risque submersion	2 523 359 €	repli des enjeux dans la zone submersible	-1 153 832 €	Mis en défens du cordon dunaire + rechargements ponctuels + entretien des épis actuels	91 665 €	43 470 €	554 889 €	Recharge massif + confortement des épis et mise en place d'enrochements	2 822 400 €	164 770 €	-2 530 927 €	1.5	1.3	2.3	2.3
23	Sémaphore	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte du sémaphore et des bâtiments en arrière - enjeux dans la zone submersible	5 685 121 €	repli des enjeux dans la zone submersible	-2 599 579 €	Mis en défens du cordon dunaire + rechargements ponctuels + entretien des épis actuels	74 624 €	44 815 €	2 413 936 €	Enrochements + épis	511 050 €	36 015 €	3 387 907 €	1.4	1.1	2.2	2.2
25	Sud Doreaux	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte des enjeux + risque submersion (risque contournement SE + atteinte zone protégée)	37 291 €	repli des enjeux dans la zone submersible	-17 052 €	Entretien des enrochements actuels + rechargements ponctuels dans l'encoche d'érosion	- €	27 510 €	-512 331 €	Réhausse + prolongement des enrochements + démantèlement blockhaus	2 328 100 €	37 110 €	-2 659 179 €	1.4	1.0	2.0	1.7
40	La Couarde Bourg	G	LA-COUCARDE-SUR-MER	Abandon de l'enrochements (perte des enjeux de la zone inondable)	113 594 €	Repli de la zone inondable	-51 942 €	Entretien des enrochements actuels + épis + rechargements ponctuels	- €	121 930 €	-2 301 297 €	Réhausse + prolongement des enrochements	4 193 500 €	141 930 €	-5 481 426 €	1.5	1.2	2.2	2.0
100	La Corniche zone basse	G	RIVEDOUX-PLAGE	Abandon de l'enrochements (perte de la route et des enjeux de la zone inondable)	11 585 €	Repli du quartier et de la route	-5 297 €	Entretien des enrochements actuels	- €	12 180 €	-229 744 €	Réhausse des enrochements (sous condition de la faisabilité de la réhausse)	121 800 €	12 180 €	-230 954 €	1.5	1.5	2.4	2.1

# Modes de gestion G

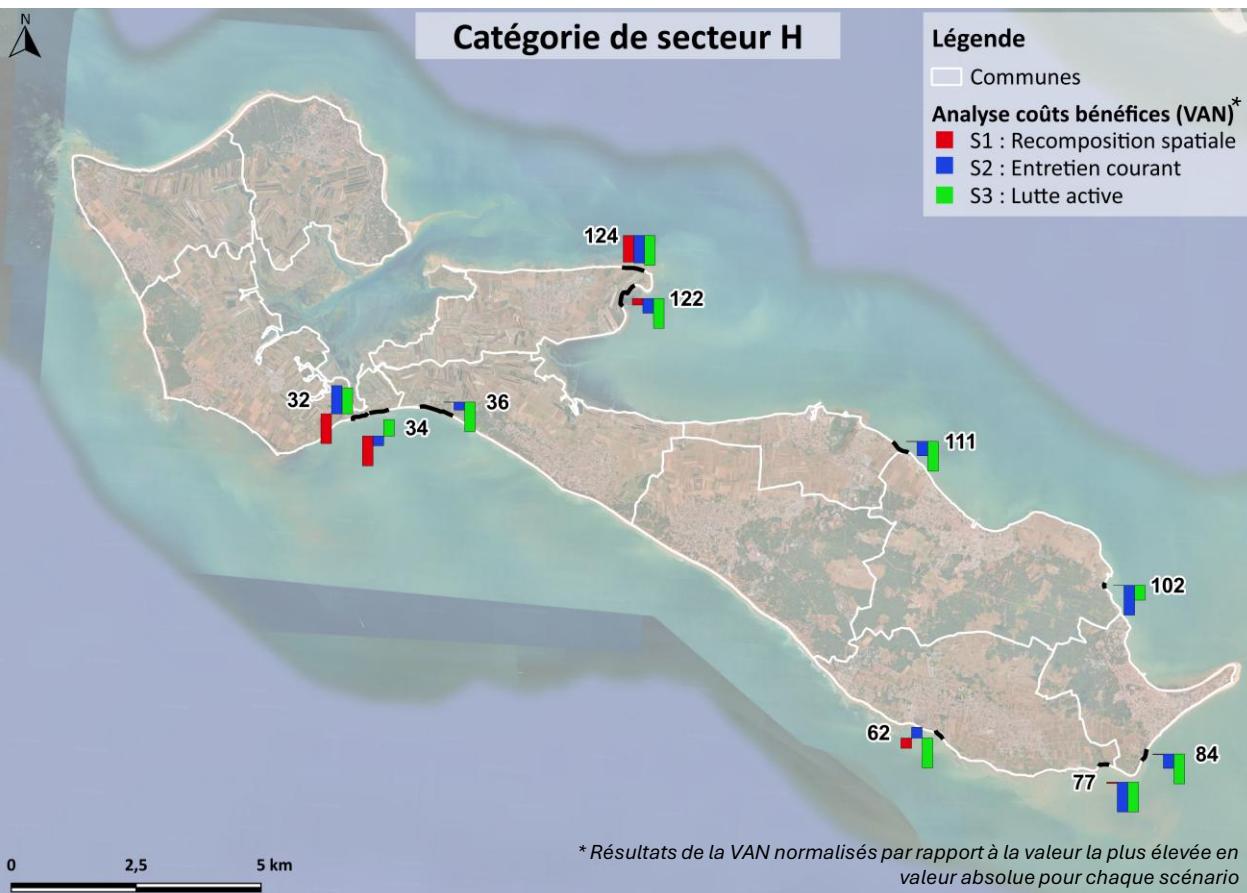
## Enjeux submersion niveau PHMA



NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

N°	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1: Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
5	Plage de la Loge - pointe de la Redoute	G	LES-PORTEES-EN-RE	Perte du sentier + risque submersion à terme	3 753 261 €	Repli du sentier - démantèlement du Blockhaus + repli des enjeux dans la zone submersible	-839 281 175 €	Rechargements ponctuels + entretien des épis + mis en défens du cordon dunaire	187 621 €	4 000 €	1 084 217 437 €	Enrochements + rechargeement massif	990 000 €	49 900 €	1 369 781 277 €	1.4	1.6	2.0	2.0
19	Pas de Zanück	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte des enjeux + risque submersion + sécurité RD	58 873 €	Pas de scénario à analyser dans la stratégie érosion (déjà acté dans le cadre du PAPI 2)	-230 932 158 €	Pas de scénario à analyser dans la stratégie érosion (déjà acté dans le cadre du PAPI 2)	- €	- €	298 400 525 €	Pas de scénario à analyser dans la stratégie érosion (déjà acté dans le cadre du PAPI 2)	- €	- €	377 306 960 €	0.0	0.0	0.0	0.0
21	Conche des Baleines	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte des enjeux + risque submersion	2 523 359 €	repli des enjeux dans la zone submersible	-230 910 253 €	Mis en défens du cordon dunaire + rechargements ponctuels + entretien des épis actuels	91 665 €	43 470 €	297 436 177 €	Recharge massif + confortement des épis et mise en place d'enrochements	2 822 400 €	164 770 €	372 855 063 €	1.5	1.3	2.3	2.3
23	Sémaphore	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte du sémaphore et des bâtiments en arrière - enjeux dans la zone submersible	5 685 121 €	repli des enjeux dans la zone submersible	-233 504 817 €	Mis en défens du cordon dunaire + rechargements ponctuels + entretien des épis actuels	74 624 €	44 815 €	300 779 676 €	Enrochements + épis	511 050 €	36 015 €	380 650 883 €	1.4	1.1	2.2	2.2
25	Sud Doreaux	G	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte des enjeux + risque submersion (risque contournement SE + atteinte zone protégée)	37 291 €	repli des enjeux dans la zone submersible	-222 400 724 €	Entretien des enrochements actuels + rechargements ponctuels dans l'encoche d'érosion	- €	27 510 €	286 842 211 €	Réhausse + prolongement des enrochements + démantèlement blockhaus	2 328 100 €	37 110 €	360 680 894 €	1.4	1.0	2.0	1.7
40	La Couarde Bourg	G	LA-COUCARDE-SUR-MER	Abandon de l'enrochements (perte des enjeux de la zone inondable)	113 594 €	Repli de la zone inondable	-260 811 423 €	Entretien des enrochements actuels + épis + rechargements ponctuels	- €	121 930 €	334 640 802 €	Réhausse + prolongement des enrochements	4 193 500 €	141 930 €	420 558 705 €	1.5	1.2	2.2	2.0
100	La Corniche zone basse	G	RIVEDOUX-PLAGE	Abandon de l'enrochements (perte de la route et des enjeux de la zone inondable)	11 585 €	Repli du quartier et de la route	-5 851 558 €	Entretien des enrochements actuels	- €	12 180 €	7 324 541 €	Réhausse des enrochements (sous condition de la faisabilité de la réhausse)	121 800 €	12 180 €	9 320 920 €	1.5	1.5	2.4	2.1

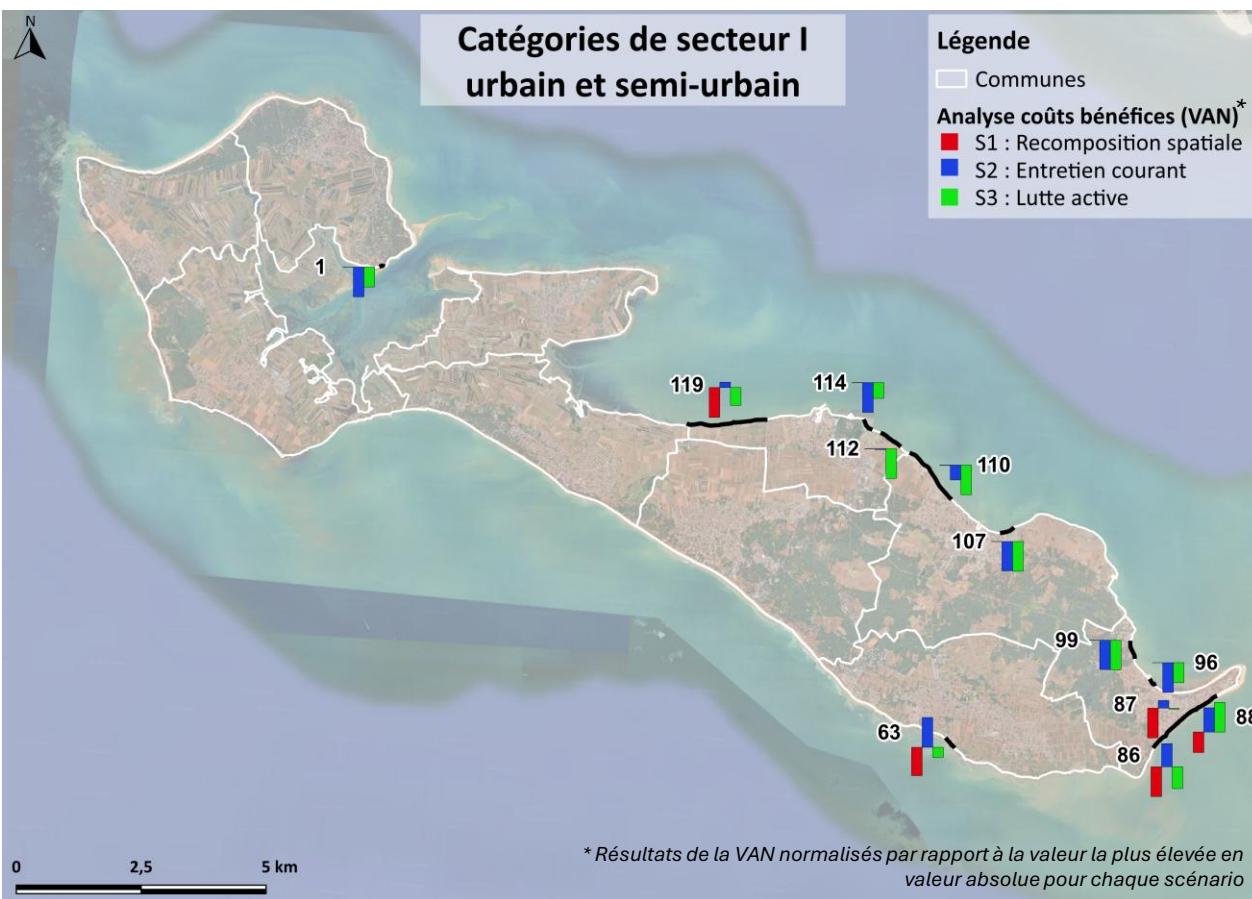
# Modes de gestion H



NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

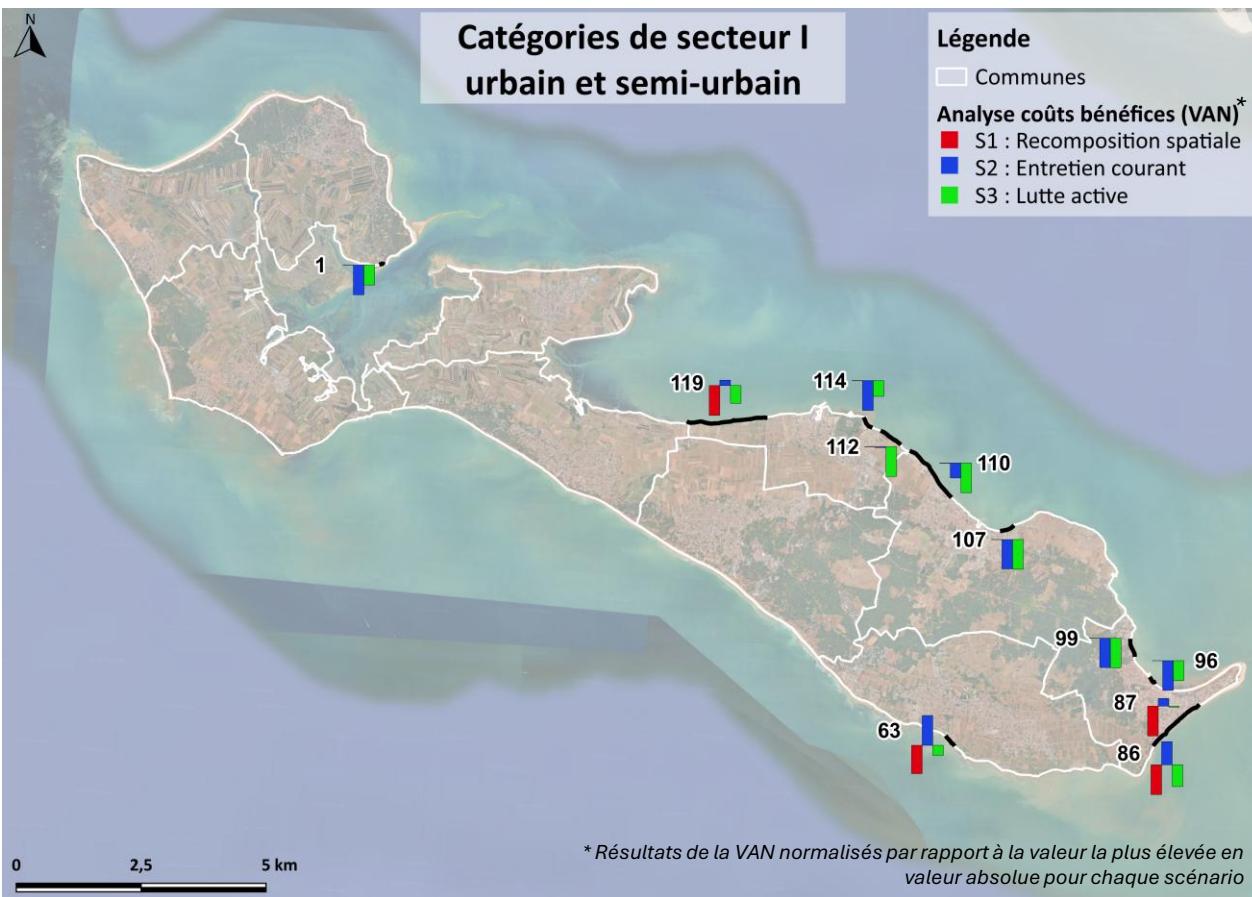
N°	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1 : Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
32	Le Martray	H	ARS-EN-RE	Pertes des enjeux (habitations et routes)	2 607 221 €	repli des enjeux (habitations et route)	-1 192 178 €	gestion courante des ouvrages (épis + digues) + rechargements / brouettings ponctuels	- €	21 165 €	1 129 364 €	rechargements massifs + renforcement des ouvrages	158 250 €	77 365 €	1 041 284 €	1.5	1.3	2.5	2.5
34	Dune du Martray	H	ARS-EN-RE	à traiter avec le Martray	361 842 €	à traiter avec le Martray	- 165 456 €	à traiter avec le Martray	- €	13 770 €	- 53 679 €	à traiter avec le Martray	45 900 €	13 770 €	91 241 €	1.5	1.3	2.5	2.5
36	Moulin Brûlé	H	LA-COUCARDE-SUR-MER	Pertes des enjeux (habitations et routes)	34 554 €	repli des enjeux (habitations et route)	- 15 800 €	Entretien courant des enrochements + rechargements ponctuels	- €	34 000 €	- 640 013 €	AVP Crécocéan (Projet de création de 2 épis et recharge massif + entretien annuel)	1 200 000 €	124 000 €	-2 373 552 €	1.4	1.5	1.7	1.6
62	Dune de Montamer	H	SAINTE-MARIE-EN-RE	Perte des enjeux (cabane associative)	367 244 €	Relocalisation cabane	- 167 926 €	Gestion souple (brouettage + mise en défens)	26 220 €	775 €	175 713 €	Prolongement des enrochements	694 071 €	6 941 €	- 486 839 €	1.4	1.4	2.1	1.8
77	Marais de Grand-pré	H	SAINTE-MARIE-EN-RE	maritimisation du marais + perte du sentier + piste cyclable	18 306 €	maritimisation du marais + déviation du sentier + piste cyclable	- 8 371 €	gestion courante des enrochements	- €	10 560 €	- 194 305 €	Renforcement des enrochements	105 600 €	10 560 €	- 194 064 €	1.4	1.9	1.9	1.4
84	Marais du Défend	H	RIVEDOUX-PLAGE	maritimisation du marais / perte d'un morceau de la RD + réseaux	20 114 €	maritimisation du marais - déviation de la RD + réseaux	- 9 197 €	gestion courante des enrochements	- €	12 720 €	- 235 194 €	Renforcement des enrochements	381 600 €	12 720 €	- 489 605 €	1.5	1.7	2.3	2.1
102	Cale ostréicole fort la Prée	H	LA-FLOTTE-EN-RE	Pertes des enjeux (activités et route)	- €	repli des enjeux (activités et route)	- €	gestion courante des enrochements + cale (MOA communale ?)	- €	2 235 €	- 43 413 €	Renforcement des protections actuelles	- €	2 235 €	- 21 618 €	1.5	1.5	2.4	2.1
111	Marais du Preau	H	LA-FLOTTE-EN-RE	Pertes des enjeux (activités et sentier)	23 443 €	repli des enjeux (activités et sentier)	- 10 720 €	gestion courante des enrochements	- €	25 680 €	- 484 967 €	Renforcement des enrochements actuels	770 400 €	25 680 €	- 1 001 271 €	1.5	1.6	2.4	1.9
122	Plages du Grouin	H	LOIX	Perte de la route + sentier + maritimisation des marais	181 257 €	Déviation de la route + sentier + relocalisation des activités dans les marais	- 82 882 €	gestion courante des enrochements	- €	15 120 €	- 186 601 €	Renforcement des enrochements	367 200 €	15 120 €	- 378 030 €	1.5	1.6	2.4	2.0
124	Marais du Grouin	H	LOIX	Perte de la route + sentier + maritimisation des marais	490 724 €	Déviation de la route + sentier + relocalisation des activités dans les marais	- 224 389 €	gestion courante des enrochements + épis	- €	26 850 €	- 231 599 €	Renforcement des enrochements + épis	357 900 €	26 850 €	- 250 986 €	1.5	1.6	2.4	2.1

# Modes de gestion I, urbains et semi-urbains



Nº	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1 : Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
1	Route la Patache	I	LES-PORTES-EN-RE	Abandon du mur et de la route en arrière	- €	recomposition spatiale (circulation et stationnement à la Patache)	- €	entretien courant du mur	- €	2 700 €	-52 446 €	Confortement du mur	9 000 €	2 700 €	-35 115 €	1.4	1.8	2.3	2.0
63	Saint Sauveur	I	SAINTE-MARIE-EN-RE	perte du quartier d'habitations	1 679 705 €	déplacement du quartier d'habitation	-768 062 €	mis en défens de la dune + entretien des épis	33 026 €	7 770 €	808 503 €	rechargement de plage + rajout d'épis + ajouts d'enrochements	1 315 200 €	22 085 €	-273 920 €	1.5	1.4	2.3	2.0
86	Rivedoux plage sud - pas de la Fontaine	I	RIVEDOUX-PLAGE	perte du parking, de la cale, du virage de la RD + réseaux, sentier	1 626 649 €	déviation de la RD + réseaux + relocation parking + sentier	-743 802 €	Entretien des enrochements + mis en défens de la dune + rechargements ponctuels	113 777 €	13 810 €	579 081 €	rechargement massif + pose d'enrochements au niveau de la RD	1 428 900 €	34 010 €	-542 600 €	1.5	1.7	2.4	2.3
87	Rivedoux plage sud - poste de secours	I	RIVEDOUX-PLAGE	Perte du poste de secours, du snack, des parkings	779 904 €	relocalisation du poste de secours + snack + recomposition des parkings	-356 619 €	rechargements ponctuels (1 tous les 5 ans) + entretien des enrochements existants	- €	19 000 €	91 745 €	mise en place d'enrochements	475 800 €	12 240 €	-11 529 €	1.4	1.8	2.2	1.9
88	Digue de la Garenne	I	RIVEDOUX-PLAGE	Abandon de l'enrochements et pertes des enjeux	8 020 458 €	Relocalisation des habitations	-3 667 436 €	Entretien courant des enrochements + réalisation de qqs rechargements ponctuels de sables	- €	20 950 €	4 331 961 €	Réhausse et confortement du cordon d'enrochements	502 200 €	16 740 €	5 327 901 €	1.3	1.5	1.9	1.7

# Modes de gestion I, urbains et semi-urbains



NOTATION ACB		
VAN > 0		
VAN = 0		
VAN < 0		

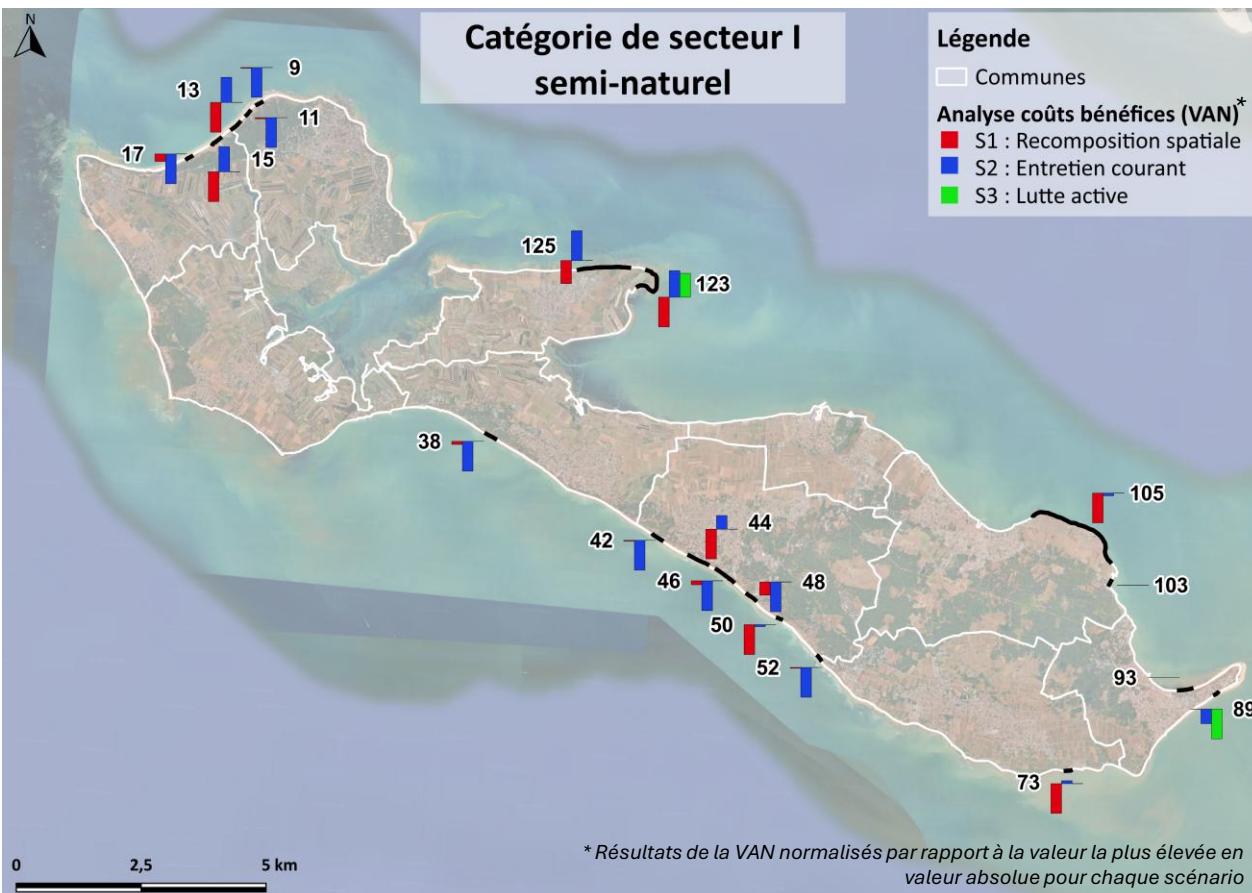
NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

N°	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1 : Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
96	Rivedoux Bourg	I	RIVEDOUX-PLAGE	Perte du sentier + piste cyclable + route + réseaux	- €	repli des enjeux	- €	entretien de l'existant (quai)	- €	51 600 €	-1 002 298 €	lutte active déjà en place	172 000 €	51 600 €	-671 091 €	1.4	1.5	2.2	1.7
99	Rivedoux la Corniche	I	RIVEDOUX-PLAGE	Abandon des enrochements, enjeux touchés (piste cyclable)	- €	déviation de la piste cyclable	- €	Entretien courant des enrochements	- €	17 760 €	-344 977 €	réhausse et confortement des enrochements actuels (sous condition de la faisabilité de la réhausse)	177 600 €	17 760 €	-349 380 €	1.4	1.5	2.2	1.8
107	Plage de l'Arnéault	I	LA-FLOTTE-EN-RE	Perte des enrochements + sentier	- €	déplacement sentier	- €	entretien des enrochements existants	- €	13 920 €	-270 387 €	Réhausse et confortement des enrochements (sous condition de la faisabilité de la réhausse)	139 200 €	13 920 €	-73 839 €	1.4	1.4	2.2	1.8
110	La Maladrerie - Le Preau	I	LA-FLOTTE-EN-RE	Abandon des enrochements, perte des enjeux	53 074 €	Déplacement du sentier et des activités sensibles	-24 268 €	Entretien courant des enrochements	- €	75 780 €	-1 440 621 €	Réhausse et confortement des enrochements (sous condition de la faisabilité de la réhausse)	2 187 000 €	75 780 €	-2 880 317 €	1.5	1.6	2.4	1.9
112	Falaise le Preau	I	SAINT-MARTIN-DE-RE	perte du sentier	27 847 €	déplacement du sentier	-12 733 €	entretien des enrochements	- €	3 150 €	-44 733 €	ajout d'enrochements pour assurer la continuité + confortement des enrochements existants	1 210 500 €	15 150 €	-1 336 231 €	1.4	2.2	1.7	0.0
114	Plage de la Cible	I	SAINT-MARTIN-DE-RE	perte du restaurant + parking + école de voile + cale	12 444 €	recomposition spatiale des activités	-5 690 €	entretien de l'existant (berlinoise + épis) + rechargements tous les 2 ans environ (à vocation de protection contre l'érosion + accueil des activités = co-maitrise des ouvrages)	- €	59 745 €	-1 153 157 €	Confortement des épis + rechargement de plage massif (rechargement à vocation de protection contre l'érosion + accueil des activités = co-maitrise des ouvrages)	117 450 €	51 745 €	-608 647 €	1.5	1.9	2.3	2.1
119	Vert-Clos - Pas des Huîtres	I	SAINT-MARTIN-DE-RE		3 008 520 €		-1 375 676 €		- €	78 660 €	249 668 €		2 310 600 €	78 660 €	-823 785 €	1.5	2.0	2.5	2.2

# Modes de gestion I, semi-naturels

Pas lutte active dure sur un secteur semi-naturel avec peu d'enjeu

NOTATION ACB		
VAN > 0	VAN = 0	VAN < 0



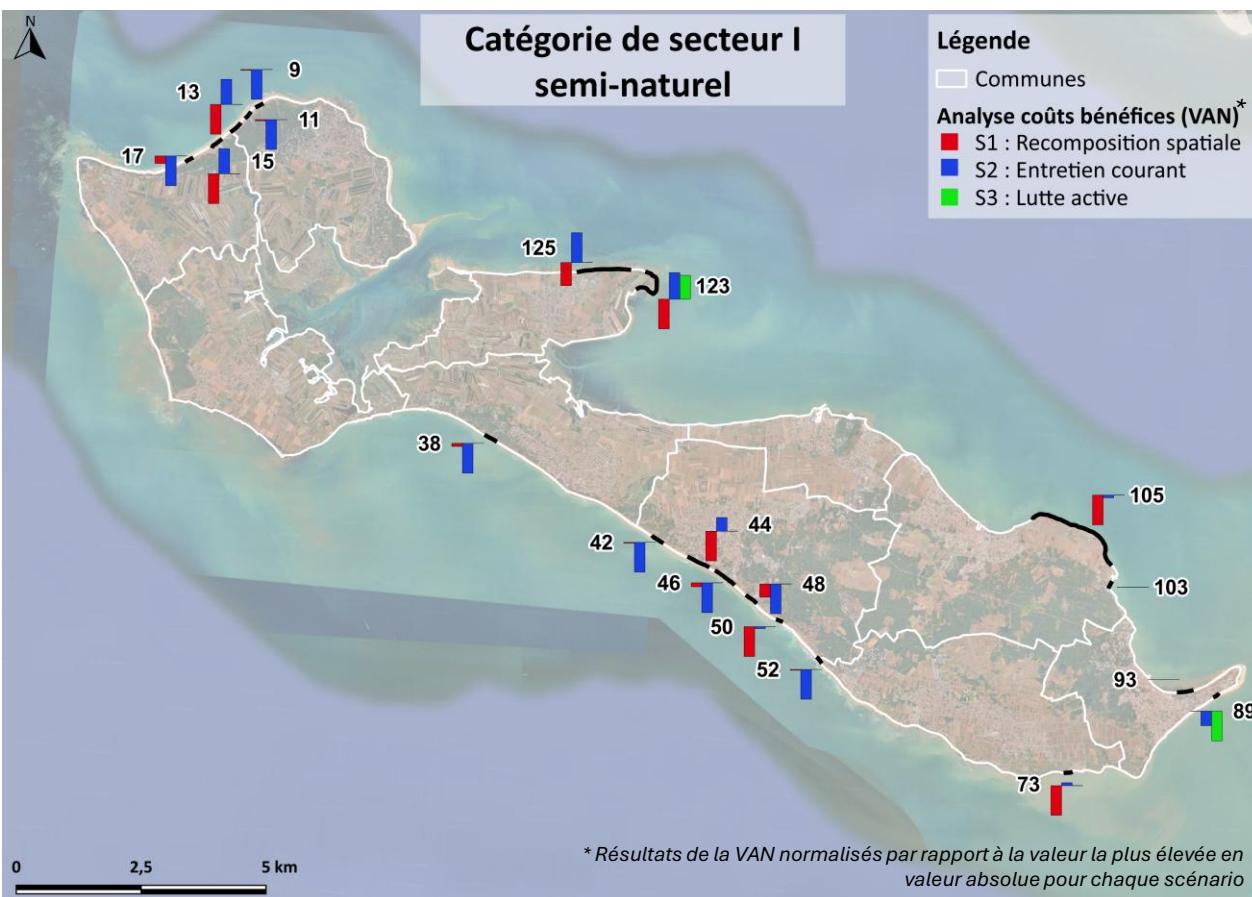
NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

N°	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1 : Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
9	Plage du Lizay	I	LES-PORTESES-EN-RE	Perte de l'accès	1 456 €	reprise de l'accès	-666 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	17 210 €	500 €	-26 062 €					1.5	2.0	1.8	0.0
11	Petit Bec	I	LES-PORTESES-EN-RE	Perte de l'accès	2 143 €	reprise de l'accès	-980 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	17 228 €	500 €	-25 675 €					1.5	2.0	1.8	0.0
13	Maison de la Dune	I	LES-PORTESES-EN-RE	abandon du bâtiment	262 147 €	Déconstruire et reconstruire en arrière	- 119 869 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	34 276 €	1 000 €	101 189 €					1.4	2.0	1.8	0.0
15	County	I	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte de l'accès	257 771 €	reprise de l'accès	-117 868 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	33 970 €	1 000 €	98 910 €					1.5	2.0	1.8	0.0
17	Pas de la Carrière	I	SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	Perte de l'accès	10 961 €	reprise de l'accès	-5 012 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	16 778 €	500 €	-20 014 €					1.5	2.0	1.8	0.0
38	Plage des Prises	I	LA-COUPARDE-SUR-MER	Perte de la cale	21 199 €	reprise de l'accès (vocation touristique + secours) et recul du parking	-9 693 €	réparation de la cale à l'identique + entretien de la cale + Gestion souple (brouettement + mise en défens)	34 704 €	3 700 €	-94 049 €					1.5	2.1	1.7	0.0
42	Plage du Petit Sergent	I	LE-BOIS-PLAGE-EN-RE	Perte de l'accès et des enrochements + sentier	16 697 €	reprise de l'accès	-7 635 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	35 937 €	11 850 €	-256 250 €					1.5	2.0	1.8	0.0
44	Plage des Gollandières	I	LE-BOIS-PLAGE-EN-RE	Perte de l'accès	285 814 €	reprise de l'accès	-130 691 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	69 054 €	2 050 €	60 000 €					1.5	2.0	1.8	0.0
46	Plage du pas des Boeufs	I	LE-BOIS-PLAGE-EN-RE	Perte de l'accès	27 509 €	reprise de l'accès	-12 579 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	70 932 €	2 100 €	-95 469 €					1.5	2.0	1.8	0.0
48	Plage de Gros Jonc	I	LE-BOIS-PLAGE-EN-RE	Perte de l'accès	32 584 €	reprise de l'accès	-14 899 €	Gestion souple (brouettement + mise en défens)	33 402 €	1 000 €	-33 574 €					1.5	2.0	1.8	0.0

# Modes de gestion I, semi-naturels

Pas lutte active dure sur un secteur semi-naturel avec peu d'enjeu

NOTATION ACB		
VAN > 0		
VAN = 0		
VAN < 0		



NOTATION AMC	
BON	3
MOYEN	2
MAUVAIS	1
NON CONSIDERE	0

N°	Secteur	Mode Gestion	Commune	S0 : Inaction	Coûts Enjeux	S1 : Repli stratégique	S1 VAN	S2 : Fil de l'eau	S2 CAPEX	S2 OPEX	S2 VAN	S3 : Lutte active	S3 CAPEX	S3 OPEX	S3 VAN	AMC S0 : inaction	AMC S1 : repli	AMC S2 : fil de l'eau	AMC S3 : lutte active
50	Plage des Gouillauds	I	LE-BOIS-PLAGE-EN-RE	Perte de l'accès	29 350 €	reprise de l'accès + relocalisation du parking	-13 421 €	Gestion souple (brouettagé + mise en défens)	11 393 €	350 €	-850 €					1.5	2.0	1.8	0.0
52	Les Grenettes 1	I	SAINTE-MARIE-EN-RE	Perte de la cale	5 532 €	reprise de l'accès	-2 530 €	entretien de l'existant (cale + enrochements blockhaus)	- €	4 800 €	-89 968 €					1.5	2.0	1.8	0.0
73	Parking port Notre Dame	I	SAINTE-MARIE-EN-RE	perte du parking	305 238 €	déplacement du parking	-139 573 €	entretien des gabions	- €	8 580 €	13 689 €					1.4	2.0	2.1	0.0
89	Rivedoux Redoute	I	RIVEDOUX-PLAGE	perte de l'accès (présence d'ancien enrochements)	- €	déplacement de l'accès	- €		- €	3 720 €	-72 259 €					1.4	1.9	1.5	0.0
93	Rivedoux Nord Camping	I	RIVEDOUX-PLAGE		- €		- €		- €	- €	- €					0.0	0.0	0.0	0.0
103	Accès Fort la Prée	I	LA-FLOTTE-EN-RE		- €		- €		- €	- €	- €					1.4	1.7	2.1	0.0
105	Falaise de la Flotte	I	LA-FLOTTE-EN-RE	Perte du sentier piéton	168 070 €	déviation du sentier	-76 852 €	Sécurisation de certains secteurs selon le recul (barriérage, recul ou déviation ponctuel, passerelle, gabions...)	- €	5 460 €	-6 753 €					1.4	2.2	1.7	0.0
123	Pointe du Grouin	I	LOIX	Abandon des ouvrages, pertes des enjeux	2 969 886 €	déviation du sentier, relocalisation du fort, relocalisation des activités	-1 358 011 €	Entretien courant des ouvrages	- €	28 035 €	1 210 200 €	Confortement des ouvrages actuels, rajouts d'épis au Nord pour limiter les débordements (pour élargir et rehausser le niveau de plage)	818 550 €	32 535 €	1 085 538 €	1.5	1.5	2.5	2.1
125	Falaise de Loix	I	LOIX	perte du sentier	97 020 €	Recul ou déviation du sentier	-44 363 €	sécurisation locale du sentier (barriérage, recul ou déviation ponctuel, passerelle, gabions...)	- €	- €	57 324 €					1.4	2.2	1.7	0.0

Critères	1				2				4				5				9			
	1.0	1.1	1.2	1.3	2.0	2.1	2.2	2.3	4.0	4.1	4.2	4.3	5.0	5.1	5.2	5.3	9.0	9.1	9.2	9.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Cout des travaux	3.0	1.5	2.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	0.0
VAN	1.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.0	1.5	2.0	3.0	1.5	2.0	1.0	0.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	2.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.0	3.0	1.0	2.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.5	2.0	0.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Persistante / pérennité	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.0	2.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.0	1.5	1.0	2.0	2.0	1.5	1.0	2.5	1.5	0.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.5	2.5	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.5	2.0	1.0	3.0	1.5	2.5	1.5	3.0	1.5	2.0	0.0
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.5	3.0	2.0	1.0	1.5	3.0	2.0	1.0	1.5	3.0	0.0
Capacité de financement	3.0	1.0	2.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.5	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	2.0	2.0	0.0
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.5	3.0	3.0	1.0	3.0	3.0	0.0
Maintien de la continuité territoriale	1.0	3.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	1.5	2.0	3.0	1.5	3.0	2.0	0.0
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	1.5	0.0
Impact sur les activités	1.0	1.5	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics					0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.5	0.0
Moyenne	1.4	1.8	2.3	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	1.8	2.0	1.8	1.4	1.6	2.0	2.0	1.5	2.0	1.8	0.0

Critères	11				13				15				17				19			
	11.0	11.1	11.2	11.3	13.0	13.1	13.2	13.3	15.0	15.1	15.2	15.3	17.0	17.1	17.2	17.3	19.0	19.1	19.2	19.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Cout des travaux	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	1.5	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
VAN	1.5	2.0	1.0	0.0	1.0	2.0	1.5	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.0	2.5	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	1.5	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Persistante / pérennité	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	1.5	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Capacité de financement	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Acceptabilité locale	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	2.0	2.5	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.5	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	1.5	0.0	1.0	1.0	2.0	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les activités	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.5	2.0	0												

Critères	21				23				25				29				30			
	21.0	21.1	21.2	21.3	23.0	23.1	23.2	23.3	25.0	25.1	25.2	25.3	29.0	29.1	29.2	29.3	30.0	30.1	30.2	30.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	3.0	3.0	1.0	2.5	1.5
VAN	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	1.5	2.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	1.5	2.5	3.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	2.5	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.0	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	2.0	2.0	3.0	1.0	2.0	2.0	3.0	1.0	2.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
Efficacité	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0
Persistance / pérennité	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	3.0	1.5	2.5	1.0	3.0	1.5	2.5
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	1.0	2.0	1.5	1.0	1.0	2.0	1.5	1.0	1.0	2.0	1.5	1.0	2.0	1.5	1.0	2.0	1.5	1.0	2.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
Effets paysagers	1.0	2.0	3.0	2.0	1.0	1.5	3.0	2.0	1.0	1.5	3.0	2.0	1.0	2.5	2.5	1.5	1.0	2.5	2.5	1.5
Capacité de financement	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	1.5
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.0	3.0	1.5	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0
Maintien de la continuité territoriale	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.0	2.5	2.0
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0
Impact sur les activités	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Moyenne	1.5	1.3	2.3	2.3	1.4	1.1	2.2	2.2	1.4	1.0	2.0	1.7	1.3	1.6	1.8	1.6	1.3	1.5	1.9	1.6

Critères	32				34				36				38				40			
	32.0	32.1	32.2	32.3	34.0	34.1	34.2	34.3	36.0	36.1	36.2	36.3	38.0	38.1	38.2	38.3	40.0	40.1	40.2	40.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5
VAN	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.0	1.0	1.5	2.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	2.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Efficacité	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.0	2.0	2.5
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.5	2.0	2.5	2.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.5	2.5	2.5	2.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	3.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5
Effets paysagers	1.5	2.0	2.5	2.0	1.5	2.0	2.5	2.0	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	1.5	2.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5
Capacité de financement	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	2.5	2.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.0
Maintien de la continuité territoriale	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	2.5	2.0	1.0	1.0	2.5	2.0	2.0	2.5	2.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.0	2.0	2.5	1.5	
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	1.5	0.0	1.5	1.0	2.5	2.0
Impact sur les activités	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	2.0
Protection d'équipements publics	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0
Moyenne	1.5	1.3	2.5	2.5	1.5	1.3	2.5	2.5	1.4	1.5	1.7	1.6	1.5	2.1	1.7	0.0	1.5	1.2	2.2	2.0

Critères	42				44				46				48				50			
	42.0	42.1	42.2	42.3	44.0	44.1	44.2	44.3	46.0	46.1	46.2	46.3	48.0	48.1	48.2	48.3	50.0	50.1	50.2	50.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0
VAN	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0
Capacité de financement	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0
Acceptabilité locale	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0
Impact sur les activités	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0
Moyenne	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0

Critères	52				54				62				63				73			
	52.0	52.1	52.2	52.3	54.0	54.1	54.2	54.3	62.0	62.1	62.2	62.3	63.0	63.1	63.2	63.3	73.0	73.1	73.2	73.3
	S0	S1	S2	S3																
	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active
Coût des travaux	3.0	1.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
VAN	1.5	2.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.5	2.0	2.5	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.5	2.0	3.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	2.5
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	2.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.5	2.0	1.5
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5
Capacité de financement	3.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.5	2.5	1.5
Acceptabilité locale	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	2.5	2.5	1.5
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.5	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.0	2.5	1.5	1.5	1.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5
Impact sur les activités	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	1.0	3.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.0	3.0
Moyenne	1.5	2.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	1.4	2.1	1.8	1.5	1.4	2.3	2.0	1.4	2.0	2.1	1.8

Critères	42				44				46				48				50			
	42.0	42.1	42.2	42.3	44.0	44.1	44.2	44.3	46.0	46.1	46.2	46.3	48.0	48.1	48.2	48.3	50.0	50.1	50.2	50.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0	3.0	1.0	2.0	0.0
VAN	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0	1.5	2.0	1.0	0.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0	3.0	1.5	2.0	0.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0	1.0	2.5	1.5	0.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0	3.0	2.5	2.0	0.0
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0	1.0	1.5	3.0	0.0
Capacité de financement	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0	3.0	2.0	2.0	0.0
Acceptabilité locale	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	3.0	3.0	0.0
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0	1.5	3.0	2.0	0.0
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	2.0	1.5	0.0
Impact sur les activités	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0	1.0	3.0	2.5	0.0
Moyenne	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0	1.5	2.0	1.8	0.0

Critères	52				54				62				63				73			
	52.0	52.1	52.2	52.3	54.0	54.1	54.2	54.3	62.0	62.1	62.2	62.3	63.0	63.1	63.2	63.3	73.0	73.1	73.2	73.3
	S0	S1	S2	S3																
	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active
Coût des travaux	3.0	1.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
VAN	1.5	2.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.5	2.0	2.5	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.5	2.0	3.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	2.5
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	2.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.5	2.0	1.5
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5
Capacité de financement	3.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.5	2.5	1.5
Acceptabilité locale	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	2.5	2.5	1.5
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.5	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.0	2.5	1.5	1.5	1.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5
Impact sur les activités	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	1.0	3.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.0	3.0
Moyenne	1.5	2.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	1.4	2.1	1.8	1.5	1.4	2.3	2.0	1.4	2.0	2.1	1.8

Critères	77				84				86				87				88			
	77.0	77.1	77.2	77.3	84.0	84.1	84.2	84.3	86.0	86.1	86.2	86.3	87.0	87.1	87.2	87.3	88.0	88.1	88.2	88.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	2.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
VAN	1.0	2.5	1.5	1.5	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.5	2.5
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	1.0	2.0	2.5	1.0	1.0	2.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	2.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.5	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Efficacité	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	2.0	2.0	2.5	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.5	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0
Effets paysagers	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	1.5	3.0	2.0	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	2.0
Capacité de financement	3.0	1.5	2.5	1.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.0	1.5
Acceptabilité locale	1.0	2.0	2.5	1.0	1.0	1.0	2.5	2.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	2.5	3.0
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	2.5	2.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	2.5	1.0	1.5	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5
Impact sur les activités	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.5	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	1.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
Moyenne	1.4	1.9	1.9	1.4	1.5	1.7	2.3	2.1	1.5	1.7	2.4	2.3	1.4	1.8	2.2	1.9	1.3	1.5	1.9	1.7

Critères	89				93				96				99				100			
	89.0	89.1	89.2	89.3	93.0	93.1	93.2	93.3	96.0	96.1	96.2	96.3	99.0	99.1	99.2	99.3	100.0	100.1	100.2	100.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3												
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	2.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	1.0	3.0	2.0
VAN	1.5	2.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.0	2.5	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	1.0	2.0	2.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	2.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	3.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	3.0	1.5	3.0	1.0	3.0	1.5	3.0	1.0	3.0	1.5
Efficacité	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0
Persistance / pérennité	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.5	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	2.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	2.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0
Effets paysagers	1.0	1.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5
Capacité de financement	3.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	2.0	1.5	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	2.0
Acceptabilité locale	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0
Maintien de la continuité territoriale	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	2.5	2.5	3.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.5	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0
Faisabilité juridique et réglementaire	3.0	2.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.0	3.0	1.5	1.5	1.5	3.0	1.5	1.5	1.5	3.0	

Critères	102				103				105				107				110				
	102.0	102.1	102.2	102.3	103.0	103.1	103.2	103.3	105.0	105.1	105.2	105.3	107.0	107.1	107.2	107.3	110.0	110.1	110.2	110.3	
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3													
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active		
Coût des travaux	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.5	2.0	1.5	3.0	2.5	1.5	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.5	2.5	1.0	
VAN	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	1.0	
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	2.0	2.5	2.0	
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	1.5	3.0	1.0	3.0	1.5	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	
Efficacité	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	
Persistante / pérennité	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	3.0	2.5	3.0	
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.0	0.0	1.5	1.5	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	
Effets paysagers	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	1.5	0.0	1.0	1.5	2.5	1.5	1.0	1.5	2.5	1.5	
Capacité de financement	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	2.5	2.5	2.0	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	1.5	
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	2.0	3.0	2.5	1.0	2.0	2.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.0	3.0	2.5	
Maintien de la continuité territoriale	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	0.0	1.5	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	
Impact sur les activités	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	
Protection d'équipements publics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Moyenne	1.5	1.5	2.4	2.1	1.4	1.7	2.1	1.9	1.4	2.2	1.7	0.0	1.3	1.2	2.1	1.6	1.5	1.9	2.3	2.1	1.9

Critères	111				112				113				114				119			
	111.0	111.1	111.2	111.3	112.0	112.1	112.2	112.3	113.0	113.1	113.2	113.3	114.0	114.1	114.2	114.3	119.0	119.1	119.2	119.3
	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active
Coût des travaux	3.0	1.5	2.5	1.0	3.0	2.5	1.5	0.0	3.0	1.0	2.5	1.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.5	2.5	1.5
VAN	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	1.5	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.5	3.0	1.5	1.0	3.0	3.0	3.0	1.0	2.0	2.5	2.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Efficacité	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Persistante / pérennité	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	3.0	2.5	3.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0
Effets paysagers	1.0	1.5	2.5	1.5	1.0	2.0	1.5	0.0	1.0	1.5	2.5	1.5	1.0	2.5	2.5	1.5	1.0	2.0	2.0	1.5
Capacité de financement	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	2.0	2.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.5	3.0	2.0
Maintien de la continuité territoriale	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	0.0	1.5	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	3.0	1.5
Impact sur les activités	1.0</td																			

Critères	102				103				105				107				110				
	102.0	102.1	102.2	102.3	103.0	103.1	103.2	103.3	105.0	105.1	105.2	105.3	107.0	107.1	107.2	107.3	110.0	110.1	110.2	110.3	
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3													
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active		
Coût des travaux	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.5	2.0	1.5	3.0	2.5	1.5	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.5	2.5	1.0	
VAN	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	1.0	
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	1.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	2.0	2.5	2.0	
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	1.5	3.0	1.0	3.0	1.5	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	
Efficacité	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	
Persistante / pérennité	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.5	2.0	2.5	1.0	3.0	2.5	3.0	
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.0	0.0	1.5	1.5	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	
Effets paysagers	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	2.5	1.5	1.0	2.0	1.5	0.0	1.0	1.5	2.5	1.5	1.0	1.5	2.5	1.5	
Capacité de financement	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	2.5	2.5	2.0	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.0	2.5	1.5	
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	2.0	3.0	2.5	1.0	2.0	2.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.0	3.0	2.5	
Maintien de la continuité territoriale	1.0	2.5	2.5	3.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	2.5	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	0.0	1.5	1.0	2.5	1.5	1.0	1.0	2.5	1.5	
Impact sur les activités	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	2.5	3.0	
Protection d'équipements publics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Moyenne	1.5	1.5	2.4	2.1	1.4	1.7	2.1	1.9	1.4	2.2	1.7	0.0	1.3	1.2	2.1	1.6	1.5	1.9	2.3	2.1	1.9

Critères	111				112				113				114				119			
	111.0	111.1	111.2	111.3	112.0	112.1	112.2	112.3	113.0	113.1	113.2	113.3	114.0	114.1	114.2	114.3	119.0	119.1	119.2	119.3
	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active
Coût des travaux	3.0	1.5	2.5	1.0	3.0	2.5	1.5	0.0	3.0	1.0	2.5	1.0	3.0	1.0	2.5	2.0	3.0	1.5	2.5	1.5
VAN	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.0	2.0	1.5	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	2.0	2.5	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.5	3.0	1.5	1.0	3.0	3.0	3.0	1.0	2.0	2.5	2.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	1.0	2.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	1.5	0.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0
Efficacité	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	1.5	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Persistante / pérennité	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	2.5	1.0	3.0	2.5	3.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.0	0.0	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5	1.5	2.0	2.5	1.5
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0
Effets paysagers	1.0	1.5	2.5	1.5	1.0	2.0	1.5	0.0	1.0	1.5	2.5	1.5	1.0	2.5	2.5	1.5	1.0	2.0	2.0	1.5
Capacité de financement	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	2.0	2.5	0.0	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	2.0	2.0	0.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	1.5	3.0	2.0
Maintien de la continuité territoriale	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.0	2.5	3.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	2.5	1.5	1.5	2.5	2.5	0.0	1.5	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	2.5	2.0	1.5	1.0	3.0	1.5
Impact sur les activités	1.0</td																			

Critères	122				123				124				125			
	122.0	122.1	122.2	122.3	123.0	123.1	123.2	123.3	124.0	124.1	124.2	124.3	125.0	125.1	125.2	125.3
	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3	S0	S1	S2	S3
Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	Inaction	Repli	Fil de l'eau	Lutte active	
Coût des travaux	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	1.0	2.5	1.5	3.0	2.5	1.5	0.0
VAN	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	1.0	3.0	2.5	1.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Compatibilité avec les objectifs territoriaux	1.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Protection aux aléas littoraux & sécurisation des personnes à l'érosion	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Modification de la vulnérabilité à la submersion marine	1.0	2.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Facilité de mise en œuvre du scénario	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	1.5	0.0
Efficacité	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Persistance / pérennité	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	2.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Effets sur les espaces naturels terrestres et marins	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.0	1.5	2.5	2.0	1.5	2.5	2.0	0.0
Effet sur l'environnement des travaux	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	2.0	1.0	3.0	2.0	2.5	0.0
Effets paysagers	1.5	1.5	2.5	1.5	1.5	1.5	2.5	1.5	1.5	1.5	2.5	1.5	1.0	2.0	1.5	0.0
Capacité de financement	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	1.0	3.0	2.0	3.0	2.0	2.5	0.0
Acceptabilité locale	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	1.0	3.0	2.0	1.0	2.0	2.0	0.0
Maintien de la continuité territoriale	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.5	3.0	1.0	3.0	2.0	0.0
Impact sur les secteurs adjacents	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Faisabilité juridique et réglementaire	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	1.0	3.0	2.0	1.5	2.5	2.5	0.0
Impact sur les activités	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	1.0	1.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Protection d'équipements publics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Moyenne	1.5	1.6	2.4	2.0	1.5	1.5	2.5	2.1	1.5	1.6	2.4	2.1	1.4	2.2	1.7	0.0