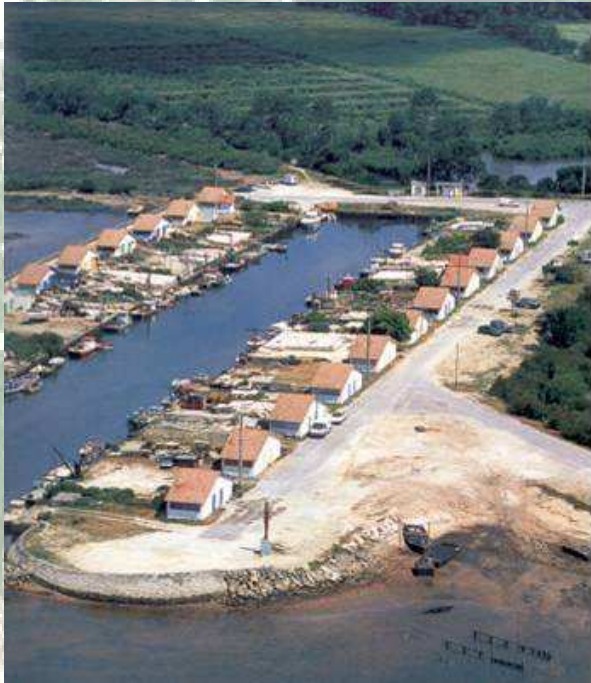




Aménagement d'une cale de mise à l'eau  
dans la commune d'Arès  
sur  
le Bassin d'Arcachon (33)



## Remerciements

Je tiens à remercier, pour leur aide, leur conseil et leur disponibilité et les entretiens qu'ils m'ont accordés, les personnes suivantes :

- ✦ M. Pierre Morin, DDE de la Gironde,  
Subdivision territoriale et maritime du Bassin d'Arcachon
- ✦ M. Joël Morineau, DDE de la Gironde,  
Subdivision territoriale et maritime du Bassin d'Arcachon
- ✦ M. Alain Doré, DDE de la Gironde,  
Subdivision territoriale et maritime du Bassin d'Arcachon
- ✦ M. François Chambolle, Maire Adjoint à la mairie d'Arès
- ✦ M. Claude Corbière, Secrétaire du Club Nautique d'Arès
- ✦ M. Cédric Pecqueux, Chef de base du CNA
- ✦ Mme Marie Laure Pasquet, ostréicultrice
- ✦ M. Hervé Baptiste, Maître de conférences, mon tuteur

Mais aussi,

- ✦ Mme Valérie Alvamez de l'Office du tourisme
- ✦ Les secrétaires de Mairie
- ✦ Les Bibliothécaires de la ville d'Arès





# Remerciements

# Sommaire

## Introduction .....5

## Chapitre 1

### **Arès, une commune à l'image du Bassin .....6**

#### 1- Sa situation géographique .....6

- a. Localisation de la ville au sein du territoire français*
- b. Localisation des lieux d'études au sein de la commune*

#### 2- Son histoire .....8

- a. Histoire liée à la pêche et l'ostréiculture*
- b. Histoire imprégnée d'une passion pour le nautisme*

#### 3- Ses caractéristiques .....10

- a. Les habitants, mais surtout les bateaux*
- b. L'environnement alentour*
- c. Les aléas des marées*

## Chapitre 2

### **Diagnostic territorial .....14**

#### 1- Le choix des territoires .....14

- a. L'objectif de l'étude*
- b. Quatre secteurs*



2- <u>Le club nautique, lieu des rencontres des marins</u>	15
<i>a. Le site</i>	
<i>b. L'accessibilité</i>	
<i>c. Le plan d'eau</i>	
3- <u>La cale rue Nelson Barrau, existe-t-elle vraiment</u>	19
<i>a. Le site</i>	
<i>b. L'accessibilité</i>	
<i>c. Le plan d'eau</i>	
4- <u>La plage au niveau de la jetée, de l'espace avant tout</u>	22
<i>a. Le site</i>	
<i>b. L'accessibilité</i>	
<i>c. Le plan d'eau</i>	
5- <u>La cale du port ostréicole, entourée par la nature</u>	25
<i>a. Le site</i>	
<i>b. L'accessibilité</i>	
<i>c. Le plan d'eau</i>	
6- <u>Atouts et faiblesses des quatre sites</u>	30

## **Chapitre 3**

### **Propositions d'aménagements** \_\_\_\_\_32

1- <u>Aménagement dans la globalité de la commune</u>	32
2- <u>La cale de mise à l'eau au niveau du port ostréicole</u>	33
<i>a. Le terre plein</i>	
<i>b. La cale</i>	



3- <u>Visualiser du projet : croquis et photomontage</u>	38
4- <u>Faire connaître la cale Rue de la République,</u> <u>et répartir les flux</u>	41
5- <u>Coûts du projet</u>	42
 <b>Conclusion</b>	 44
<b>Bibliographie</b>	45
<b>Photographies</b>	46
<b>Liste des figures</b>	50
<b>Listes des annexes</b>	51
<b>Annexes</b>	52





## Introduction

Situées sur l'ensemble du bassin, dans les ports bien sûr mais aussi en zone diffuse, les cales de mises à l'eau, permettent aux petits voiliers, des jets-ski et des vedettes de moins de 8 mètres d'accéder au plan d'eau. Elles constituent donc un élément essentiel de la plaisance arcachonnaise et ce d'autant plus qu'un grand nombre de pratiquants sont bordelais ou girondins.

Il existe néanmoins encore des endroits sur le Bassin où le manque de rampes se fait sentir par le grand nombre de mouillages. Par exemple, **la commune d'Arès** ne possède pas de cale de mise à l'eau opérationnelle. Les propriétaires de bateaux sont obligés, la plupart du temps, d'aller sur Andernos ou Claouey pour effectuer cette manœuvre ou possèdent un corps-mort.

La ville d'Arès s'inscrit dans une problématique générale à tout le Bassin d'Arcachon. Un manque important de places de stationnement marin pour les bateaux se traduit par la multiplication des mouillages sauvages, en effet 7500 mouillages sont recensés sur l'ensemble du Bassin alors que seulement 4500 sont autorisés. Ce stationnement illicite et non maîtrisé constitue une forte nuisance pour l'environnement marin (dégradation physique directe et indirecte des fonds par les corps morts et les chaînes, dégradation de la qualité des eaux, dissémination d'espèces envahissantes, etc....) et la sécurité des usagers du plan d'eau puisque la surface navigable est réduite.

Le manque de place se fait ressentir aussi au niveau des ports, où la demande est importante alors que l'on trouve des bateaux ne naviguant quasiment jamais.

C'est ainsi qu'il paraît judicieux **d'organiser les stationnements** des navires de plaisance mais aussi d'étudier les solutions alternatives aux ports et aux mouillages. Dans cette optique, il est intéressant de mettre en place une cale de mise à l'eau dans la commune d'Arès ce qui permettrait de **réduire le nombre de mouillages et de répondre à la demande des propriétaires**.

Néanmoins, cet aménagement ne doit pas nuire à l'environnement alentour, en prenant garde aux pollutions visuelles et sonores.



# Chapitre 1

## Arès, une commune à l'image du Bassin

### 1- Sa situation géographique

#### *a. Localisation de la ville au sein du territoire français*

La commune d'Arès est située au nord du Bassin d'Arcachon, dans le département de la Gironde en région Aquitaine.

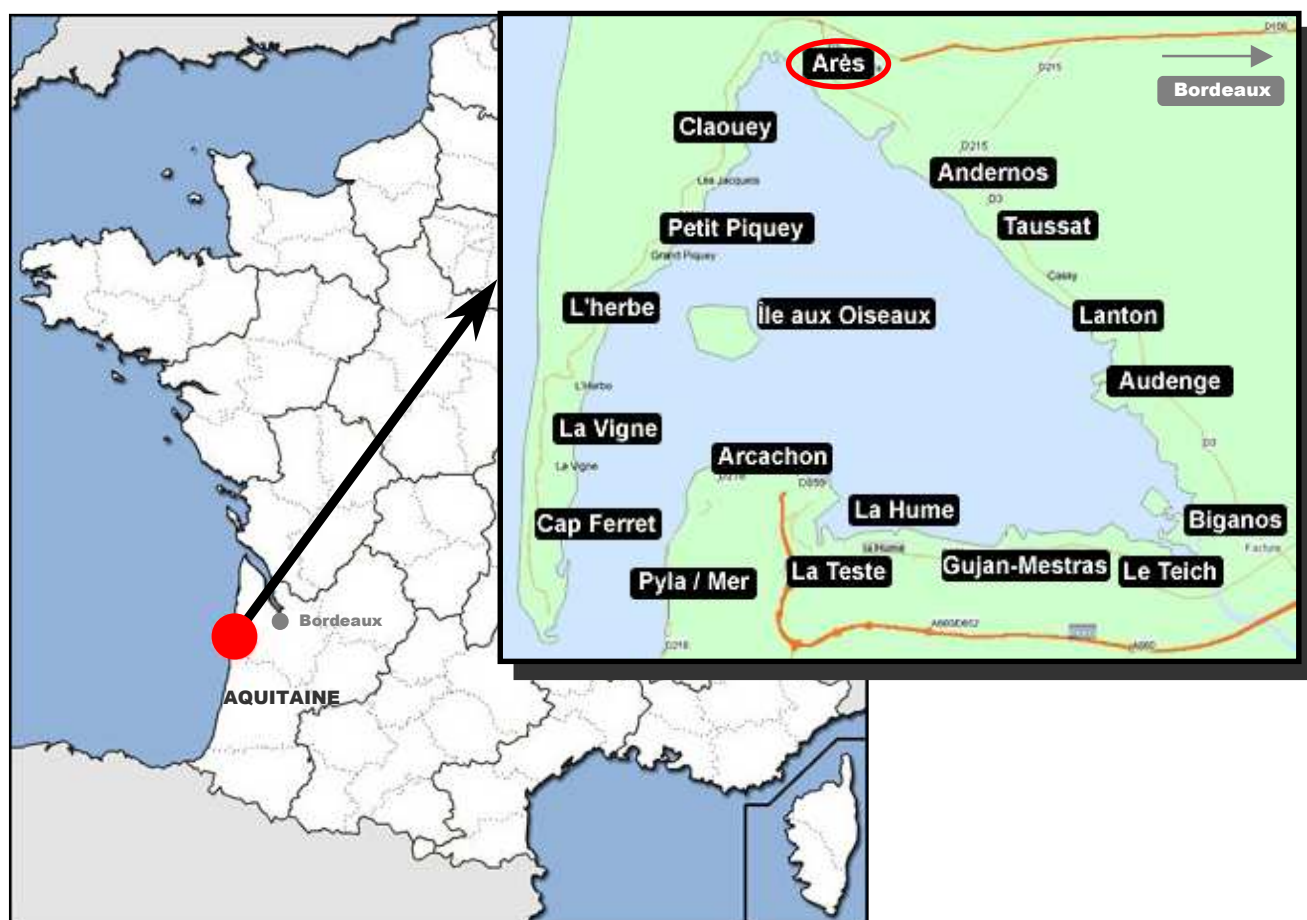


Figure 1 : Localisation du Bassin d'Arcachon et d'Arès

Source : Carte provenant d'Internet

Réalisation : S. TOURNIS

Le Bassin d'Arcachon est un espace très convoité où il est nécessaire de protéger le patrimoine naturel très riche mais fragile. De ce point de vue, la commune d'Arès est située entre deux entités paysagères : la côte landaise et l'embouchure du canal des étangs qui est une zone naturelle.



### *b. Localisation des lieux d'études au sein de la commune*

Afin de mettre en place le projet, nous étudierons principalement quatre spots. Ce choix est lié surtout aux installations existantes et aux différentes utilisations.

Le diagnostic portera, de l'ouest à l'est, sur le port ostréicole, sur la rue de la République au niveau de la jetée, sur l'accès rue Nelson Barrau, et enfin, sur le site du club de voile.



**Figure 2 : Plan de la commune d'Arès**

**Source : Mapquest**

**Réalisation : S. TOURNIS**

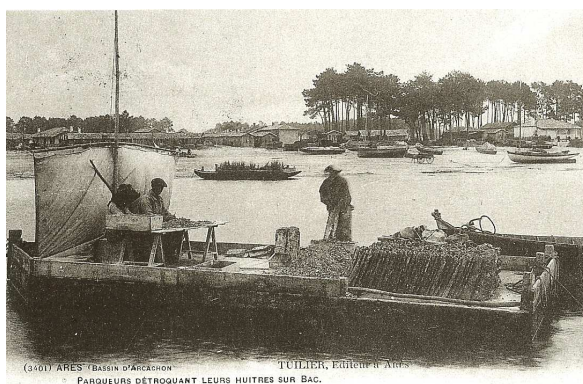




## 2- Son histoire

### *a. Histoire liée à la pêche et l'ostréiculture*

La commune d'Arès a des anciennes et solides traditions de pêche et d'ostréiculture. Dès le XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville, mais aussi l'ensemble du Bassin, connaissent un grand enthousiasme dans l'ostréiculture ainsi, les mœurs des ports sont marquées par cette appartenance. Il est important de noter que ces activités ont un poids important dans les décisions prises. Le Bassin est, et restera, un espace très convoité qu'il faut protéger, cependant il est nécessaire de développer un ensemble d'activités parfois concurrentes. Un des enjeux pour les ports du Bassin, mais aussi pour la ville d'Arès, est de réaliser une cohabitation totale entre la profession ostréicole et la plaisance.



**Figure 3 : Parqueurs détroquant leurs huîtres sur bac**

**Source : Arès Le Temps Retrouvé**

C'est pour cela, et pour des questions fonctionnelles, que le port ostréicole, primitivement de part et d'autre de la jetée a été déplacé en vertu d'une délibération du conseil municipal de 1960. Les travaux s'échelonnèrent de 1966 à 1975.

Il est important de garder à l'esprit que ce siècle d'histoire de la culture ostréicole a marqué l'aménagement du territoire des ports, mais aussi du paysage de l'ensemble du bassin.



**Figure 4 : Parqueuse triant des huîtres**

**Source : Mémoires en Image d'Arès**



*b. Histoire imprégnée d'une passion pour le nautisme*

L'abri et la vaste étendue d'eau qu'offre le Bassin d'Arcachon favorisent les pratiques de la voile d'initiation. Ainsi le Club Nautique d'Arès, comme le reste des 25 clubs du Bassin, permet de naviguer sur ce magnifique plan d'eau.



*Figure 5 : Régate de pinasse à voile devant Arès vers 1950*

*Source : Mémoires en Image d'Arès*

Le centre nautique a été fondé dans les années 1950, à l'époque la base était au niveau de la plage de l'office du tourisme, dans la rue de la République. Depuis 1960, le club est installé place Jean Moulin.

Avec son histoire, le club est devenu un site incontournable dans la commune. De plus, il a toujours connu une fréquentation importante, il dénombre actuellement 150 adhérents.



*Figure 6 : Vue de la base Nautique, à marée haute, au début des années 60*

*Source : Mémoires en Image d'Arès*



### 3- Ses caractéristiques

#### *a. Ses habitants, mais surtout ses bateaux*

La démographie de la commune est en constante évolution. Le territoire reste toujours très attractif, comme sur l'ensemble du Bassin, entre 1990 et 1999 la variation annuelle due au solde migratoire pour la ville d'Arès était de +2,01%. Plusieurs phénomènes expliquent cette forte augmentation, tout d'abord au niveau de l'essor de l'agglomération bordelaise, où le bassin devient la banlieue principale, source de migrations entre lieu de travail et domicile, puis au niveau du développement de l'habitat pavillonnaire lié à la recherche d'un meilleur cadre de vie. Cet accroissement se répercute sur la circulation de juin à septembre au niveau de l'ensemble des communes du Bassin, il existe des embouteillages sur les routes des plages.

En plus de l'augmentation de la population, la multiplication des bateaux est importante ; puisque la plupart des personnes s'installant sur le Bassin veulent profiter au maximum de l'environnement et, de ce fait, ont des petites embarcations. Pour la commune d'Arès, cette multiplication explique la demande forte des habitants d'aménagement d'une cale de mise à l'eau au sein de leur commune.

Cependant, il est nécessaire d'avoir une politique de régulation, le Bassin d'Arcachon étant semi-fermé, nous nous approchons d'une saturation du plan d'eau, c'est pourquoi, la cale de mise à l'eau ne doit pas être seulement un appel d'air à la navigation. Les bateaux ventouses du Bassin doivent être enlevés pour libérer la zone de navigation.

#### *b. Son environnement*

Les enjeux environnementaux de la commune d'Arès, qui s'avèrent les mêmes pour l'ensemble du Bassin d'Arcachon, se traduisent par un certain nombre de contraintes au regard de la mise en œuvre de solutions alternatives aux mouillages. Ainsi, des contraintes spatiales s'imposent, empêchant l'implantation dans les zones des espaces naturels protégés, dans les zones où l'accès, le stationnement et la circulation ne dérangent pas le déroulement des diverses activités. Il y a aussi des contraintes paysagères où les nouveaux équipements ne devront pas porter atteinte aux paysages.

A l'ouest de la commune, il existe l'une des trois réserves naturelles du Bassin d'Arcachon. La zone naturelle protégée des Près Salés s'étend de la ville d'Arès jusqu'au nord de la commune de Claouey. La circulation et le stationnement





des véhicules, des bateaux à moteur et des bicyclettes sont interdits par le décret n°83-814 du 7 septembre 1983. De plus, dans ces réserves, toutes les activités industrielles, commerciales et artisanales sont interdites ainsi que toute opération susceptible de modifier l'état ou l'aspect des réserves.

Par conséquent, tous ces points liés à l'environnement alentour de la commune, et du Bassin, doivent être un point important dans la conception du projet.

### c. Les aléas des marées

La vie des activités professionnelles et plaisancière est dictée par la marée.



**Figure 7 : Horaires des marées 2007**  
Source : Office du tourisme

Tout d'abord, le paysage n'est pas le même lorsque la marée est basse ou haute, il faut que la cale s'intègre parfaitement au sein de tous les paysages.

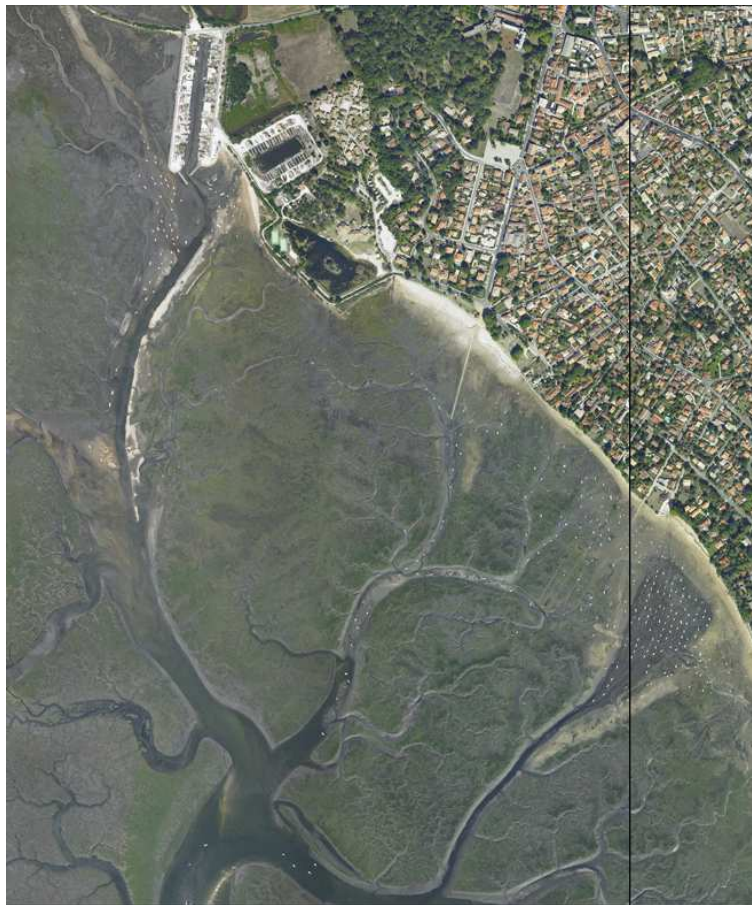
Ensuite, la cale n'étant disponible que quelques heures par jours, il se forme des heures de pointe pour la mise à l'eau des navires. La durée des mises à l'eau par jour est évaluée suivant la largeur et la cote du pied de la rampe. De ce fait, il faut penser à une cale plus ou moins large et haute selon le nombre de demandes.



Pour ce faire, on peut calculer le nombre maximum de mises à l'eau par jour à l'aide de trois paramètres :

- La **durée** de mise à l'eau ou de sortie de l'eau : environ 20 minutes.
- La **hauteur de la cale par rapport au niveau de la mer** : la rampe est immergée pendant 8 heures pour une cote basse de 0 mètre et pendant 4 heures pour une cote de 3 mètres.
- La **largeur** de la cale : Une cale inférieure à 8 mètres de large permet une seule mise à l'eau alors que les cales supérieures à 8 mètres permettent deux mises à l'eau simultanément.

Afin de pouvoir naviguer le plus longtemps possible, il est préférable de privilégier les sites qui sont faciles d'accès à toute heure de la marée, c'est-à-dire, à proximité de chenaux naturels profonds.



*Figure 8 : Ensemble des chenaux venant sur la commune d'Arès*



## **Conclusion du Chapitre 1**

La commune est à l'image du Bassin par son Histoire forte pour l'ostréiculture et le nautisme, mais aussi, par sa richesse environnementale et ses caractéristiques.

Les personnes vont sur le Bassin d'Arcachon dans l'espoir de naviguer, d'aller à la plage, d'être tranquille au bord de l'eau, de pêcher, etc.... C'est pourquoi, il paraît important de mettre au point les équipements nécessaires aux bons fonctionnements de toutes les activités.



## Chapitre 2

### Diagnostic territorial

#### 1- Le choix des territoires

##### *a. L'objectif de l'étude*

L'objectif premier est de répondre à la demande des habitants, faire en sorte que toute personne ayant un bateau puisse le mettre à l'eau dans la commune sans avoir à parcourir quelques kilomètres, et par ailleurs, sans rencontrer les embouteillages des différentes plages d'Andernos ou de Claouey.

Ensuite, il paraît important de trouver le lieu où la cale de mise à l'eau sera la plus pratique, la moins gênante pour la population alentour. La cale ne doit pas détruire les zones naturelles, il est donc important de poser le problème de l'équilibre entre protection, ouverture au public et activités traditionnelles.

Enfin, il s'avère aussi nécessaire de situer l'étude dans la problématique générale. Des efforts doivent être faits pour trouver des solutions alternatives aux ports et, surtout, arriver à faire diminuer le nombre de points d'ancrage en luttant contre les mouillages sauvages. C'est un objectif important à retenir.

D'une manière générale, les cales du Bassin ne sont pas munies d'aires de stationnements suffisantes pour les véhicules ainsi que pour les remorques. Il nous faut donc envisager l'aménagement de la cale de mise à l'eau dans sa globalité en tenant compte des équipements annexes ; tels que l'aire de retournement, les stationnements pour remorques à proximité et réservés aux usagers.

##### *b. Quatre secteurs*

Dans l'état actuel, il existe déjà quatre rampes non aménagées sur la commune d'Arès. Seuls, les plus petits bateaux peuvent s'en servir ; l'utilisation est difficile pour diverses raisons. Ces sites sont aussi intéressants à étudier pour une question d'Histoire, ou pour une question d'espace disponible.





Afin de suivre les objectifs précédemment définis, il paraît avantageux de mettre en avant ces quatre territoires qui correspondent aux attentes de places.

- ✚ Le club nautique
- ✚ La rue Nelson Barrau
- ✚ La rue de la République
- ✚ Le port ostréicole

## 2- Le club nautique, lieu des rencontres des marins

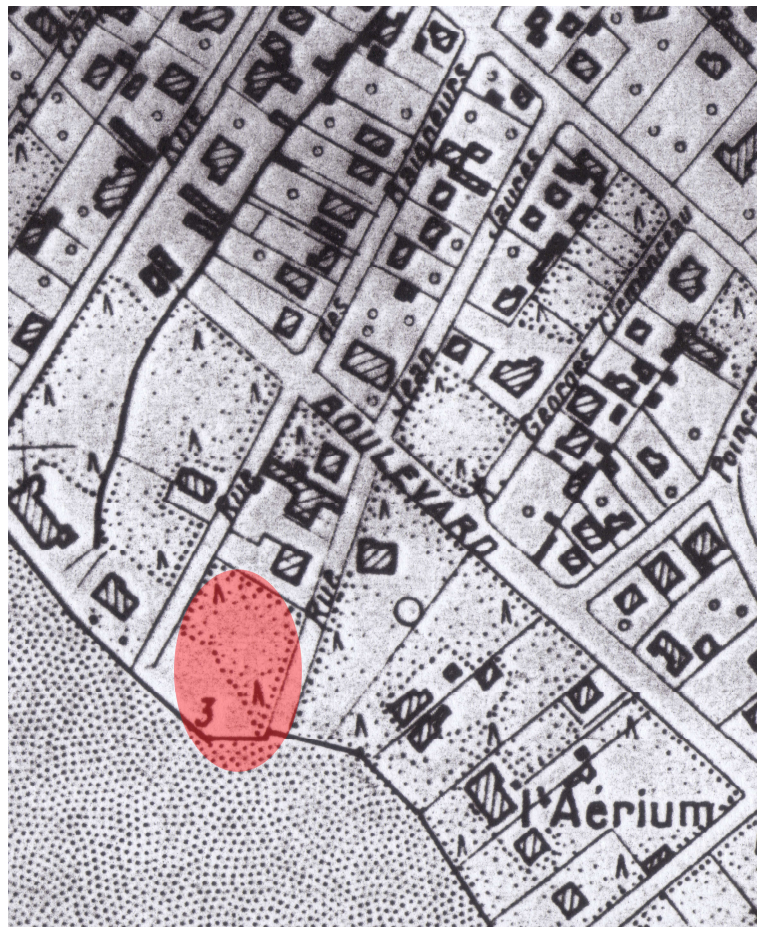


Figure 9 : Extrait du cadastre de la commune

### a. Le site

Le club de voile se situe à l'est de la commune, entre la Rue Jean Jaurès et la Rue des Baigneurs. Il est encadré dans un secteur d'habitat individuel.

Il est installé sur un terre plein, entouré de deux mises à l'eau, mais celles ci ne sont pas aménagées. La cale n°1 n'est constituée que de sable, la descente est difficile pour les remorques alors que la rampe n°2 est bétonnée mais ne descend pas loin sur la plage, ainsi il faut attendre la marée haute et un gros coefficient, ce qui





n'est pas pratique. De plus, ces deux rampes ne sont pas larges puisqu'elles font moins de 5 mètres, et donc, ne permettent qu'une seule mise à l'eau en même temps.

A l'aide des trois paramètres précédemment expliqués, c'est-à-dire le temps moyen de mise à l'eau, le niveau et la largeur de la cale, on est en mesure de calculer, sur les cales actuellement installées, le nombre de mise à l'eau par jour ; celui-ci est de 24 pour les deux rampes.

Calcul type :

[20 minutes par mise à l'eau] = 3 mises à l'eau par heure

[Cote basse de la cale 3 mètres : 4 heures de mises à l'eau] = 12 mises à l'eau par jour

[2 mises à l'eau à la fois puisqu'il y a deux rampes] = 24 mises par jour sur ce site



*Figure 10 : Cale N°1 composée de sable*



*Figure 11 : Cale N°2 en béton*



La rampe n°1 sert principalement à mettre des dériveurs, c'est-à-dire des petits bateaux, appartenant au club. L'eau n'arrivant quasiment jamais en bas de la cale, les propriétaires qui ne souhaitent pas aller sur les communes voisines, descendent avec leur bateau sur la plage par la cale n°2, déposent leur bateau sur la plage à marée basse et attendent que la marée monte pour partir naviguer. Cette attente est aussi due à la pente trop faible.



*Figure 12 : Bateau à voile attendant la marée haute*

Le club avait un objectif pour améliorer ses accès à la plage. Le but était à la fois de permettre les mises à l'eau des dériveurs, des bateaux écoles ; mais aussi de laisser la possibilité aux membres du club qui sont propriétaires de mettre leur bateau à l'eau plus facilement. Ils ont étudié le système de Mobi-Mat, principe de voies d'accès amovibles. Ce tapis en plastique solide, fixé au sol à l'aide de pieux, est très souvent utilisé par les plages pour faciliter l'accès aux handicapés, aux véhicules motorisés... Ce système apporte suffisamment d'adhérence pour éviter de s'enliser et permet une traction des bateaux sans efforts. De plus, il préserve l'environnement et le sol des passages trop fréquents. Le seul point négatif qui a empêché le club nautique d'installer cette voie d'accès est le budget non négligeable.





### *b. L'accessibilité*

L'accessibilité est difficile car les rues sont étroites et la zone est fortement urbanisée, comme la rue des Baigneurs.



*Figure 13 : Rue des Baigneurs*

Il y a un parking avec 12 places dont une place réservée aux handicapés, mais pas de stationnement pour des remorques. En période estivale, ces parkings sont utilisés par les pratiquants de voile, et les bas côtés des rues sont aussi utilisés, par conséquent actuellement, il n'y a pas de place pour les remorques.

Aux alentours du site, il n'y a pas de terrain appartenant à la commune, donc il n'y a pas de possibilité d'aménager un nouveau parking.



*Figure 14 : Parking du club de voile*



### *c. Le plan d'eau*

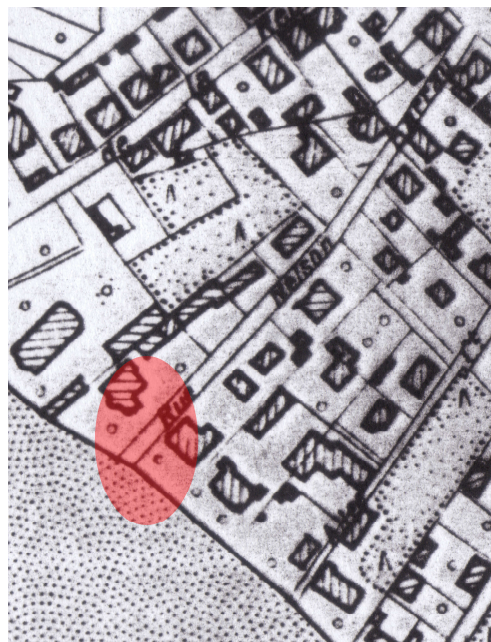
Devant la base nautique, il existe 150 mouillages qui sont à la charge du club. Ces propriétaires payent à l'année pour avoir un corps-mort cependant certains ne naviguent pas. Le club pourrait gérer la régulation de la flotte. Mais avant tout, il faudrait une régulation globale au sein de la commune, ce qui n'est pas immédiatement possible.



*Figure 15 : Les chenaux allant au club*

Le chenal allant devant le club est profond ce qui permet une mise à l'eau correcte des bateaux. Mais aussi, le temps de navigation est optimisé.

### 3- La cale rue Nelson Barrau



*Figure 16 : Extrait du cadastre de la commune*





### *a. Le site*

La cale est encastrée dans une rue étroite, rue Nelson Barrau, entre deux villas. Elle n'est pas indiquée par des panneaux, celle-ci reste une cale pour les habitués ou pour le voisinage.

La rampe est bétonnée, mais étroite ce qui implique qu'il n'y a qu'une seule mise à l'eau en même temps.



*Figure 17 : Cale actuelle de la Rue Nelson Barrau*

Pour cette rampe, le temps de mise à l'eau d'un seul bateau se rapproche plus de 30 minutes que des 20 préconisées dans le calcul du début. La cale mesure 4 mètres de large et se place à la cote basse de 1,5 mètres ainsi on obtient, avec ces paramètres, 14 mises à l'eau par jour.

### *b. L'accessibilité*

En voiture, on peut passer à côté de la cale sans l'apercevoir donc elle ne peut pas être utilisée par des personnes qui ne la connaissent pas. La cale est située au bout d'un cul-de-sac, donc les voitures sont obligées d'amener la remorque soit en marche arrière, soit de faire demi-tour sur la plage.

De plus, il n'y a pas de place pour ranger les remorques ou les voitures. Les personnes sont obligées de ne pas habiter trop loin pour pouvoir garer leur véhicule chez eux. La place est aussi limitée pour réaliser un demi-tour avec une remorque à l'arrière de la voiture. La cale actuelle ne peut servir que pour des bateaux inférieurs à 5 mètres.







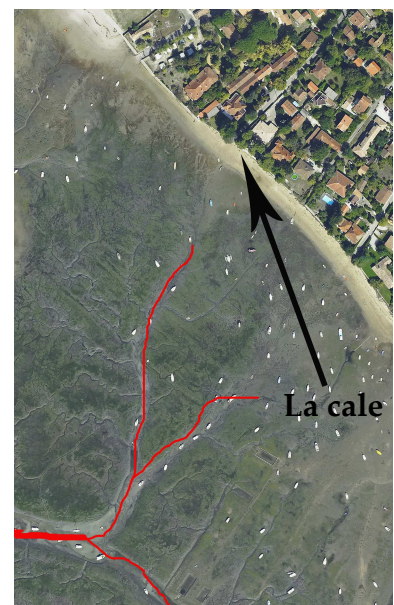
*Figure 18 : Rue Nelson Barrau, une rue étroite*

### *c. Le plan d'eau*

En face de cette cale, on peut y retrouver beaucoup de bateaux aux corps-morts. La cale se place en face d'un chenal peu profond, la mise à l'eau demande d'attendre la marée haute. De ce point de vue, la rampe ne représente plus un point de mise à l'eau, mais offre seulement un accès à la plage.



*Figure 19 : Vue sur les bateaux aux mouillages depuis la cale*



*Figure 20 : Chenaux allant à la cale*

## 4- La plage au niveau de la





jetée, de l'espace avant tout

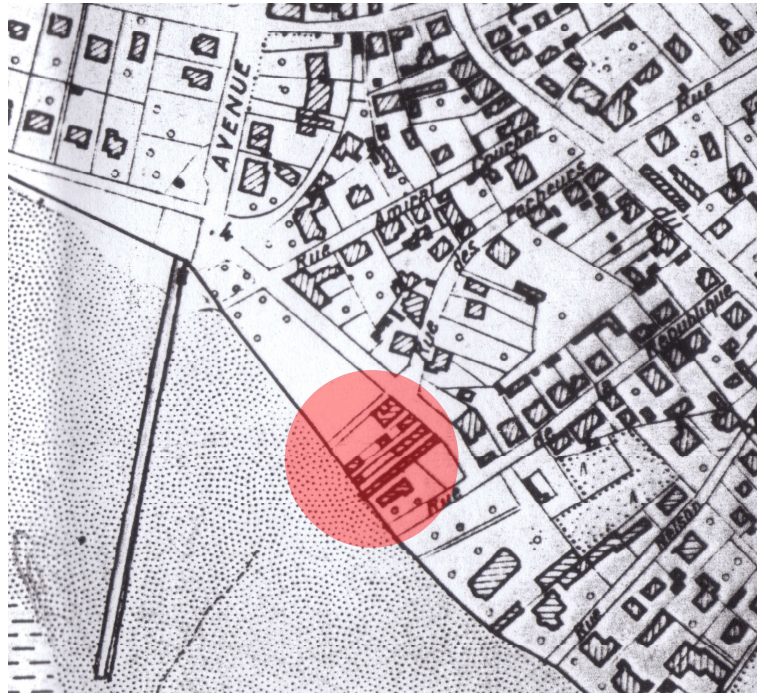


Figure 21 : Extrait du cadastre

*a. Le site*

Au bout de l'Avenue de la Plage, une des rues principales de la commune, se trouve la plage la plus touristique de la période estivale. L'office du tourisme installé à côté de la jetée peut en témoigner.

Cet endroit est le lieu où se situait le port ostréicole avant les années 60. La jetée permettait aux bateaux



Figure 22 : Photo de la jetée

d'accoster, laissant les passagers regagner la plage. C'était un lieu de rencontre des marins et des professionnels de la mer, il y avait déjà à cette époque cette cohabitation. Cependant, avec le nouveau port et son indépendance au niveau du territoire, la liaison entre ces différentes activités a été rompue.





*Figure 23 : Cale rue de la République*

Le site pourrait retrouver sa nature en essayant de remettre en place la cale existante à l'est de la jetée. Au bout de la rue de la République, la rampe était celle de l'ancien club nautique. La cale est assez large mais ne descend pas loin sur la plage. 21 mises à l'eau sont possibles par jour.

### *b. L'accessibilité*

Les rues pour parvenir à la plage sont larges et permettent facilement le croisement de deux véhicules avec leurs remorques. Cela n'est pas le cas sur les précédents sites.



*Figure 24 : Parking le long de la plage à l'ombre des arbres*

Le nombre de places de parking, le long de la plage, reste important, mais il n'est pas aménagé pour accueillir des remorques. Cependant, il existe un terre plein qui s'avèrerait parfait pour l'emplacement d'un parking.







*Figure 25 : Terre-plein*

### *c. Le plan d'eau*

Les bateaux placés aux mouillages en face de la plage et de la jetée gênent l'accès maritime à la cale et nuisent à l'esthétique du rivage. D'où, la nécessité de supprimer le maximum de mouillages sauvages pour redonner toute sa beauté au Bassin.



*Figure 26 : Les corps-morts sources de pollution visuelle*



Le chenal naturel est profond devant la jetée. Cependant, il s'envase d'années en années. Ainsi, un problème se pose : faut-il privilégier la cale en creusant le chenal ou privilégier la plage ? La politique actuelle du Bassin est de limiter les dragages, l'implantation d'une cale semble compromise.

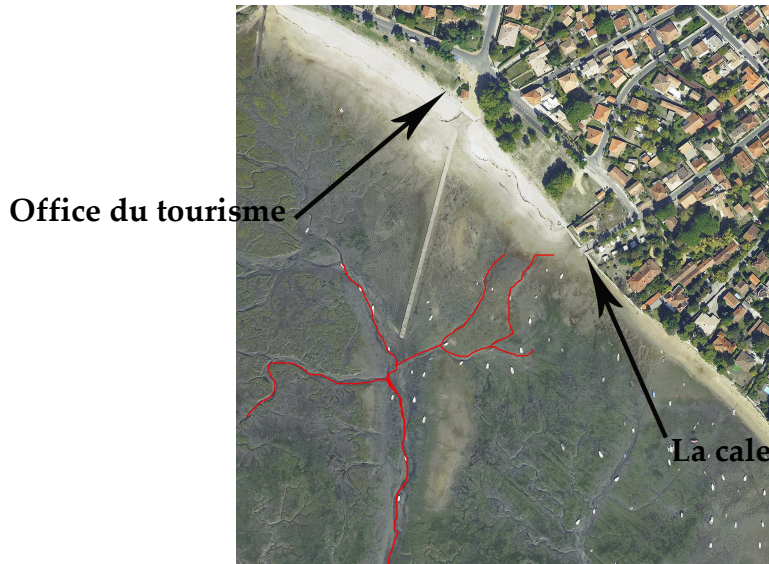


Figure 27 : Chenaux allant à la cale

## 5- La cale du port ostréicole, entourée par la nature

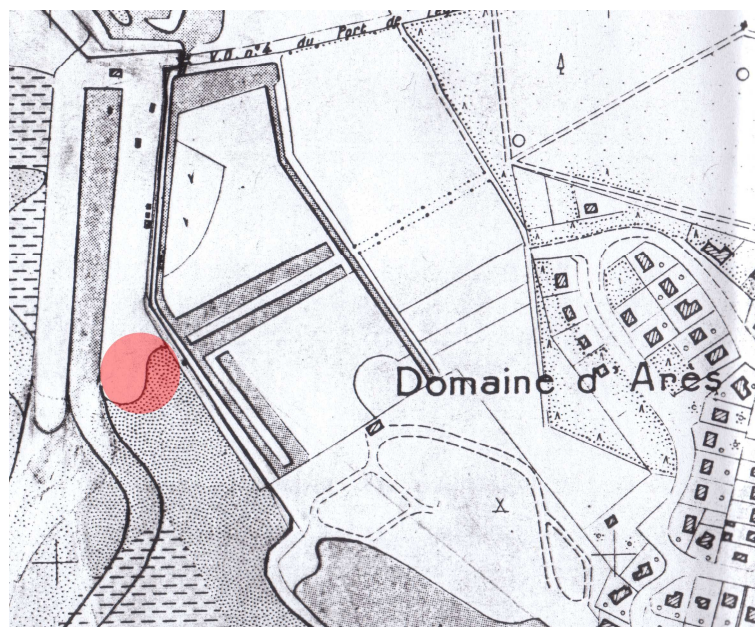


Figure 28 : Extrait du cadastre





a. *Le site*



*Figure 29 : Le port ostréicole*

Le port ostréicole, avec ses 26 maisons typiques, trouve son charme dans cette image très proche de la nature. Les plans ont été réalisés en s'inspirant et en suivant le modèle des ports ostréicoles du Bassin.



*Figure 30 : Réserve naturelle*

Le port est encerclé par des zones naturelles. A l'ouest, la réserve naturelle des Prés Salés s'étend sur une surface de 350 ha. Cette région présente un intérêt biologique et paysager indéniable, c'est pourquoi celle-ci est protégée. Tout aménagement dans ce secteur doit prendre en compte les différentes activités liées au parc, comme les chemins pédestres souvent oubliés.

Le port actuel est un excellent exemple puisque le chemin est coupé et qu'il n'existe pas de panneau indiquant la suite du parcours.





*Figure 31 : Les deux sentiers séparés par le port*

La descente vers la mer n'est pas bétonnée, ne se composant que de sable. Les propriétaires peuvent mettre leur navire à l'eau mais la descente est difficile.



*Figure 32 : Cale existante au port ostréicole*

La cale actuelle est 3 mètres au-dessus du niveau de la mer ce qui implique seulement 4 heures par jour pour mettre à l'eau. On arrive à 12 mises à l'eau par jour ce qui est trop peu pour les capacités du site.





## *b. L'accessibilité*

Avant d'arriver au site, il faut pouvoir le trouver. Il y a deux points négatifs au niveau de l'accessibilité.

Le premier point est le manque de panneaux de signalisation au cœur de la commune. Les personnes ne connaissant pas la commune d'Arès se trompent facilement de route, ils vont souvent à la plage au lieu du port ostréicole.



*Figure 33 : Panneaux indicateurs*

Le deuxième point est la largeur de la route d'accès. Celle-ci ne mesure que 5 mètres, lorsque deux voitures se croisent, l'une des deux est obligée d'aller sur le bas côté. Cependant, l'élargissement de la route est déjà prévu par la commune.



*Figure 34 : Route étroite, mal adaptée au passage fréquent de bateaux*



Lorsque l'on arrive sur le site, la place ne manque pas, les bas côtés laissés vierges, c'est-à-dire avec une légère pelouse, servent de parking.

Le terre-plein est également utilisé comme aire de stationnement, sans ordonnance précise. Les voitures sont garées anarchiquement.



*Figure 35 : Bas côtés de la route et terre-plein*

### *c. Le plan d'eau*

Le port est un endroit exclusivement réservé aux ostréiculteurs, c'est avant tout un lieu de travail même si le site est sur le domaine public.



*Figure 36 : Bateaux aux mouillages*





Le chenal arrivant directement sur le port s'avère très utile, étant assez profond, il optimise le temps de navigation. Malheureusement, le chenal est pris d'assaut par des mouillages réglementés mais aussi sauvages, qui bloquent le passage vers le large. Il serait judicieux d'organiser et de réglementer les corps-morts de façon plus raisonnable.



Figure 37 : Chenal allant au port ostréicole

## 6- Atouts et faiblesses des quatre sites

	Faiblesses	Atouts
Club de voile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les cales sont entourées par un tissu urbain très dense.</li> <li>• La pente de la cale est trop faible.</li> <li>• Les rues sont étroites.</li> <li>• Le parking ne peut pas être agrandi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cale n°2, la plus à l'ouest de la commune, étant bétonnée, s'avère pratique.</li> <li>• La proximité du chenal, et de la zone de mouillages facilite l'accès.</li> <li>• Le lien avec le club de voile, les membres du centre nautique peuvent profiter de la cale et du bâtiment.</li> </ul>
<p><b>La cale du club est utilisable, mais aucune amélioration ne peut être apportée. Il n'existe pas de foncier pour élargir le parking. Cependant, la rampe sert et servira au club et à ses membres.</b></p>		





	Faiblesses	Atouts
Rue Nelson Barrau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cale n'est pas bétonnée.</li> <li>• Entourée par des habitations qui empêchent toutes manœuvres et tous stationnements.</li> <li>• Le chenal est peu profond.</li> </ul>	
<p><b>La cale ne présente aucun atout pour envisager des investissements. Celle-ci doit rester un passage pour aller sur la plage.</b></p>		

	Faiblesses	Atouts
Rue de la République	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cale est composée de sable.</li> <li>• La cale est peu connue.</li> <li>• La pente de celle-ci est trop faible.</li> <li>• Le chenal se ferme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il y a de la place pour les remorques et les voitures.</li> <li>• Le chenal s'arrête devant la cale.</li> </ul>
<p><b>Un réaménagement est possible en bétonnant la cale et en créant un parking. Cependant la pente et le chenal empêchent une utilisation idéale, donc la rampe ne peut servir qu'occasionnellement.</b></p>		

	Faiblesses	Atouts
Port ostréicole	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La présence du port ostréicole et des zones naturelles limitent le développement massif des usagers de la cale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il y a de l'espace pour tous les stationnements.</li> <li>• Le chenal est profond et va devant la cale.</li> <li>• Loin de l'urbanisation, les passages ne gênent pas.</li> </ul>
<p><b>Le port est l'emplacement parfait pour un aménagement tel qu'une cale de mise à l'eau grâce au chenal profond et à l'espace disponible.</b></p>		



## Chapitre 3

### **Propositions d'aménagements**

#### 6- Un aménagement global

L'aménagement est élaboré de façon à répondre à la demande. Une cale de mise à l'eau sera réalisée pour permettre aux plaisanciers de naviguer librement, et pourra être un outil efficace pour les professionnels.

Les installations étant réparties sur l'ensemble de la commune, le nombre de bateaux présents au même moment sera moins important, il n'y aura pas d'embouteillage pour la mise à l'eau. Les flux seront homogènes sur tous les équipements. Ainsi, l'environnement, le paysage, l'harmonisation des activités, etc..., tous ces points seront respectés.

Deux aménagements principaux seront instaurés pour le bien être des navigateurs :

- L'installation de la cale de mise à l'eau au niveau du port ostréicole accompagnée des infrastructures complémentaires.
- La signalisation des trois cales : rue de la République, au port et au club.

L'accès rue Nelson Barrau doit rester un passage exclusif pour la plage. Il serait seulement recommandé de limiter le nombre de mouillages en bordure de plage.

#### 7- La cale de mise à l'eau au niveau du port ostréicole

##### *a. Le terre-plein*

L'aménagement est pensé de telle façon à ne pas poser de problèmes au niveau des manœuvres avec les remorques, des stationnements des remorques et des véhicules.

L'aire de stationnement est comprise entre 35 à 45 m<sup>2</sup> afin de pouvoir accueillir les véhicules avec les remorques. Il y a exactement 20 places de parking pour voitures et remorques, ce choix est déduit de la nouvelle cote de la cale. La cale



se situant à 0 mètre avec le nouvel aménagement, on obtient 8 heures maximum de mise à l'eau avec une mise à l'eau toutes les 20 minutes. On arrive à 24 mises à l'eau par jour, ce qui explique le choix des 20 parkings.

Dix huit stationnements pour voitures sont créés, permettant aux usagers, aux visiteurs et toutes personnes venant profiter de la nature et du paysage. Pour cela, le remblaiement sur la mer permet de gagner du terrain.

En plus du gain de place sur la mer, il y a quatre points importants de l'aménagement.

- ✦ Tout d'abord, le remblaiement du terre-plein permet à la fois une cale commençant plus loin, mais aussi laisse plus de place pour les demi-tours des véhicules avec leur remorque.

- ✦ On met en place des barrières naturelles telles que des rondins de bois permettant de préserver la route allant vers les claires pour les ostréiculteurs (domaine privé à l'est du projet). Ainsi, on limite le nombre de stationnement gênant, laissant le chemin libre pour les professionnels de la mer.

- ✦ Afin de résoudre le problème de stationnements, deux parkings réservés l'un aux voitures et l'autre aux voitures avec remorques sont créés. Pour délimiter les places de parking, des pavés sont mis en place afin d'éviter les stationnements en désordre.

Des arbres sont plantés pour déminéraliser les stationnements et pour créer de l'ombre, ainsi, l'aménagement sera apprécié par les visiteurs et plaisanciers.

Le parking parvient à la fois, à être naturel avec l'ensemble calcaire, pavé et à être pratique.

- ✦ Le quatrième changement principal du site est la mise en place d'un parcours qui relie les deux chemins pédestres existants. Ce chemin est composé d'un revêtement en terre. Pour protéger cet itinéraire, deux éléments sont prévus. Le premier, près des claires, est de densifier la zone de végétation permettant aussi de réaliser une séparation entre la cale et la zone naturelle. Le second, le long des parkings, est de planter des arbres faisant de l'ombre et de mettre des rondins de bois délimitant le parcours. Ainsi, le chemin est entier et les promeneurs sont en sécurité.

Il ne faut pas oublier les aménagements annexes qui sont importants. La zone doit être équipée de bac à ordures ménagères et de bacs pour le recyclage. La cale doit disposer d'un assainissement pluvial.



Le terre-plein est légèrement incliné de la route vers la cale pour permettre l'évacuation des eaux superficielles.

La protection du terre-plein fera par la mise en œuvre d'un cordon en enrochement dont les blocs sont compris entre 100 et 500 kilogrammes. Pour assurer sa stabilité, la base est prévue à 3,50 mètres de largeur. La partie supérieure fera l'objet d'un rejointoiement par la mise en œuvre d'un mortier hydraulique.

L'aménagement des terre-pleins sera réalisé grâce à l'apport de remblais fournis par la municipalité. La voie d'accès sera constituée d'une couche de base en calcaire sur une épaisseur de 0,30 mètre et d'un enduit superficiel bi-couche de diorite.

### *b. La cale*

La cale projetée a une longueur de 39 mètres avec une pente de 9% conforme aux recommandations fournies par les services de sécurité. Grâce à sa pente et sa longueur, la cale peut aller plus loin dans le chenal ce qui permet de descendre le niveau de la cale au même niveau que celui de la mer, et de gagner du temps de mises à l'eau. La cale actuelle est à 3 mètres avec 4 heures de mises à l'eau, après aménagement on arrive à 0 mètre ce qui fait 8 heures.

Ensuite, la largeur est fixée à 6 mètres. La taille étant inférieure à 8 mètres, par conséquent il ne peut avoir qu'une seule mise à l'eau en même temps. La dimension a été choisie pour le confort des plaisanciers et des professionnels de la mer. Cette dimension laisse une marge de manœuvre pour mettre à l'eau.

Les enrochements de la couche de fondation sont de granulométrie comprise entre 50 et 100 kilogrammes et ceux de rive de 500 kilogrammes à 1 tonne. Ces derniers feront l'objet d'un rejointoiement par mortier hydraulique. La couche de base sera en calcaire.

La dalle d'une épaisseur de 0,20 mètre compose la couche de roulement et sera constituée d'une armature en treillis soudé et de béton prise mer. Une bêche en béton armé est prévue en son milieu pour éviter tout glissement de cette dalle.

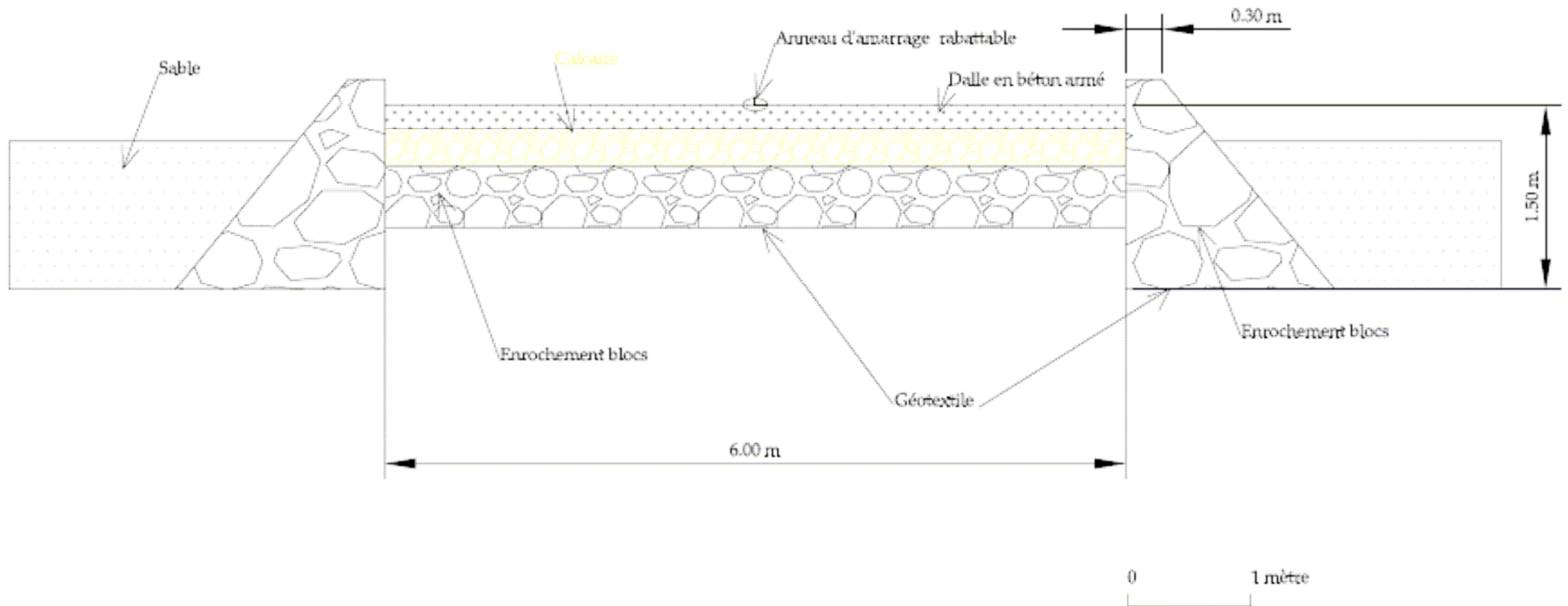
Au sommet de la cale, un anneau d'amarrage rabattable est positionné pour faciliter la sortie des navires.





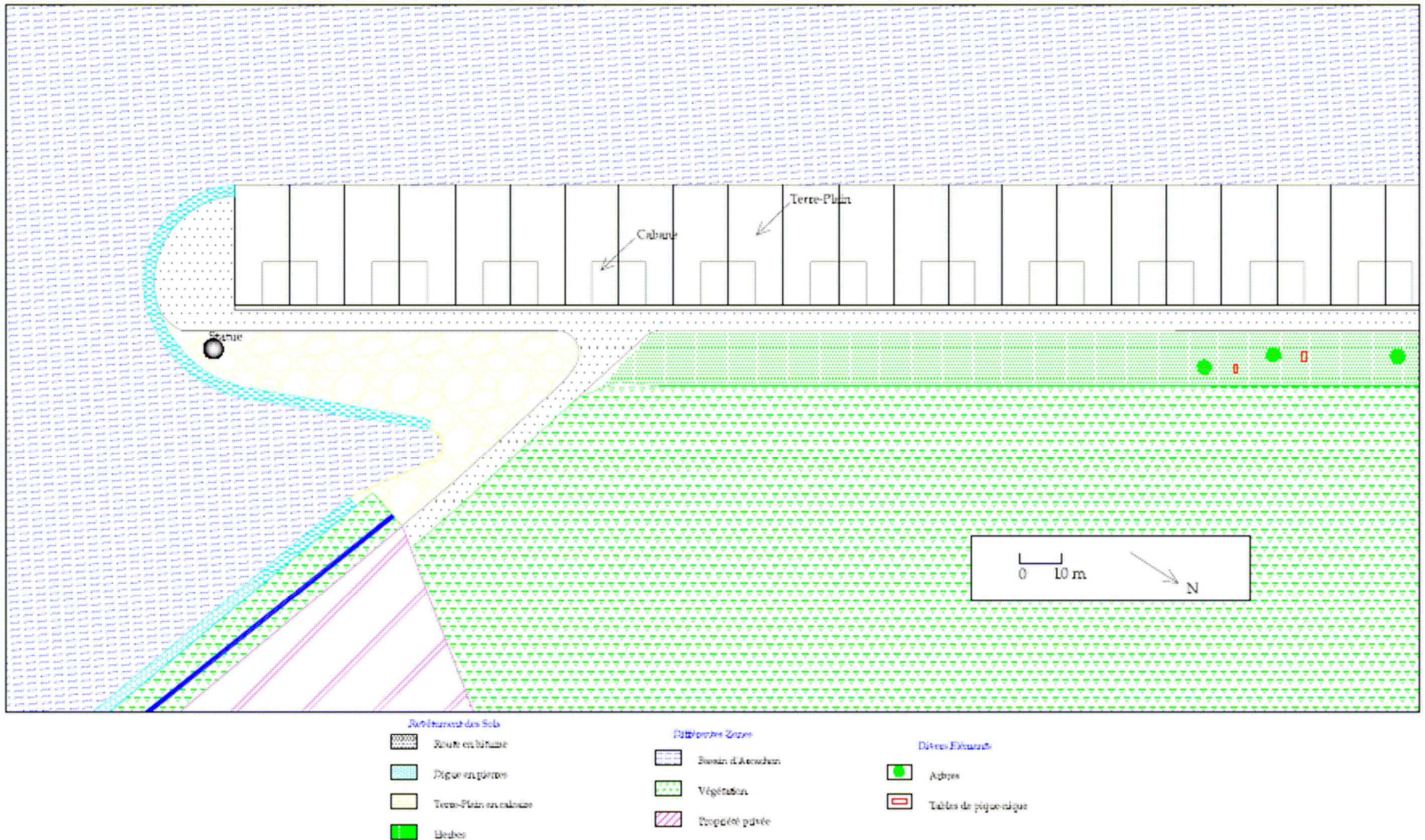
# CALE DE MISE A L'EAU

## COUPE TRANSVERSALE





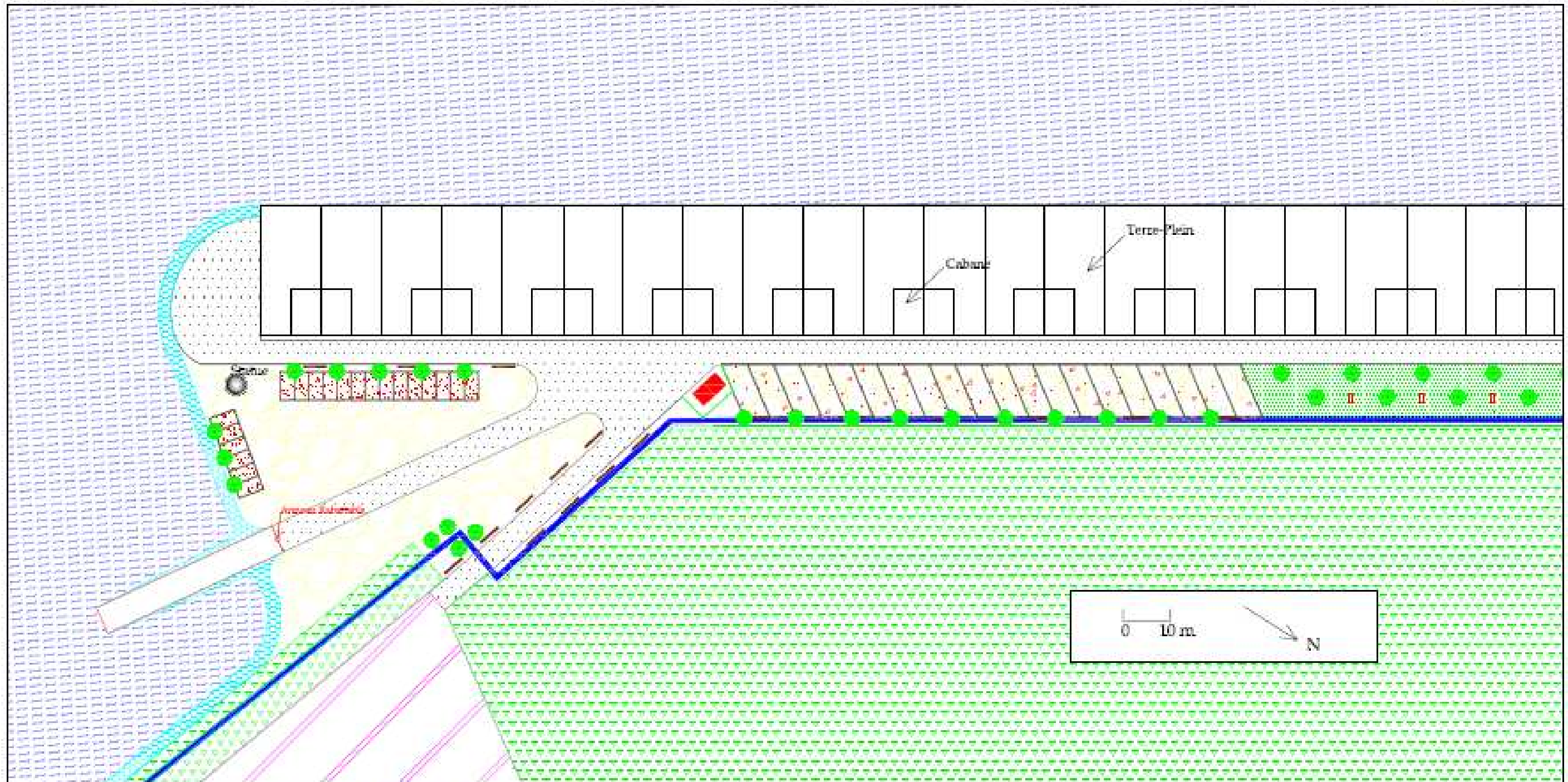
PLAN MASSE DU PORT OSTREICOLE  
Plan Actuel





# PLAN MASSE DU PORT OSTREICOLE

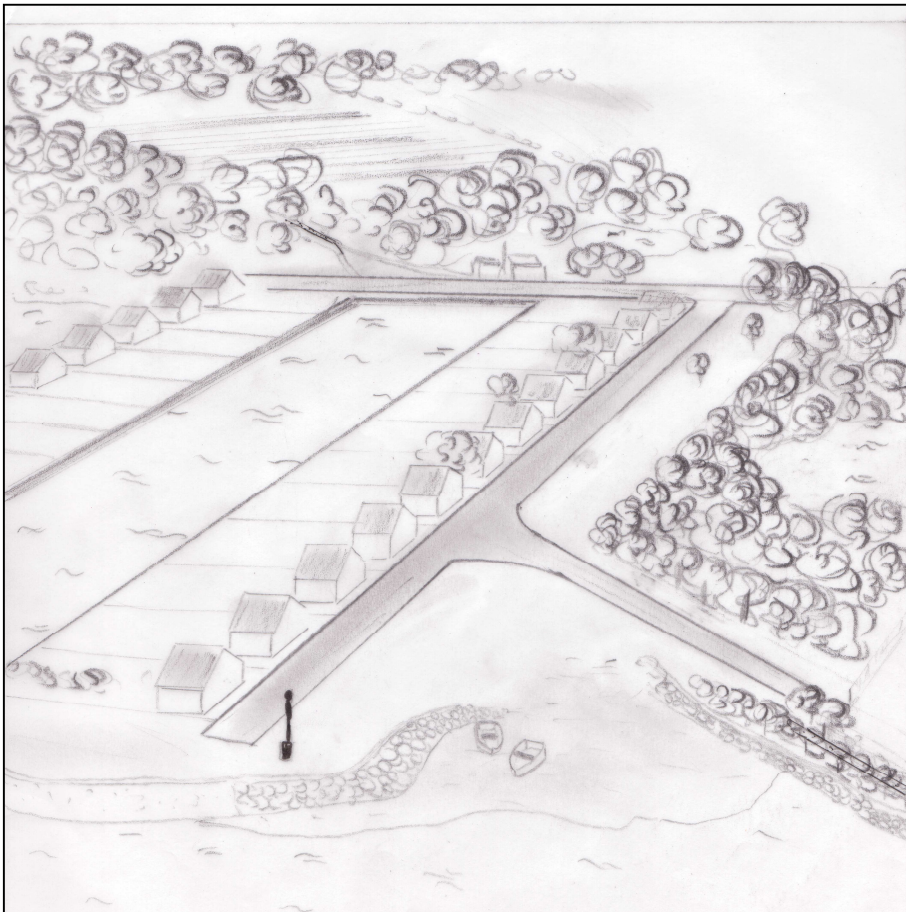
## Plan Après Aménagement



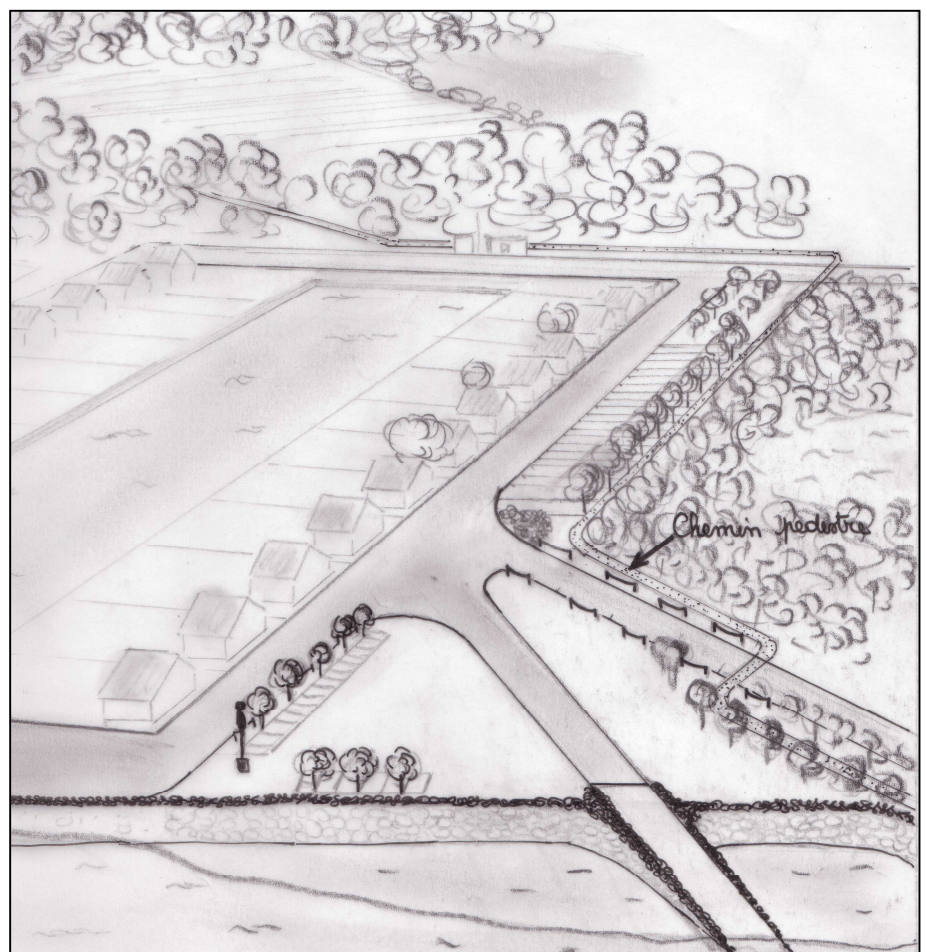
Rendement des Bois		Aménagements Principaux		Différentes Zones		Divers Éléments			
	Route en batarde		Cais		Bassin d'Accueil		Mares		Arbres
	Digue en pierres		Chemin piéton		Végétation		Bass à coquilles		Tables de pique-nique
	Terre-Plain en calcaire		Plots réservés aux ostréiculteurs		Emplacement puits		Parcs		Rondin de bois
	Mares		Plots réservés aux touristes						



### 3- Visualiser le projet : croquis et photomontage



*Avant*



*Après*







*Site actuel*







*Après aménagement*





#### 4- Faire connaître la cale Rue de la République, et répartir les flux

La mise en place de panneaux indicateurs permettrait de faire connaître les cales peu connues et augmenter leurs fréquentations. Ainsi, les flux pourront être mieux répartis et la capacité générale de mise à l'eau des cales sera par conséquent améliorée.

Il suffit d'indiquer deux directions au niveau de la place de l'Eglise, un panneau pour la cale rue de la République, et un pour la future rampe au port à l'angle de l'avenue de la Plage. La dernière cale se situant au club de voile connue des membres, il ne sera pas utile de placer d'autres panneaux que ceux qui indiquent le club. Ainsi, seulement deux panneaux sont mis en place.

Cependant, un dernier panneau au port ostréicole peut être implanté pour rediriger les plaisanciers vers le club ou la rue de la République si la cale est saturée.



Figure 38 : Localisation de la place de l'Eglise

Source : Mapquest

Réalisation : S. TOURNIS



## 5- Coûts du projet

### Estimation de l'Aménagement de la cale au port ostréicole

N° Prix	Libellé	Unité	Quantité	Prix Unitaire	Dépenses
<b>Cale de mise à l'eau</b>					
1	Installation de chantier	Forf	1	5 000,00 €	5 000,00 €
2	Terrassement du fond de forme avec mise en remblais des déblais	m3	500	10,00 €	5 000,00 €
3	Matériaux d'apport	m3	150	8,00 €	1 200,00 €
4	Fourniture et pose d'une toile géotextile non tissée de 750 gr/m²	m²	360	13,00 €	4 680,00 €
5	Fourniture et pose de grave calcaire 0/31.5 pour fondation	m3	100	80,00 €	8 000,00 €
6	Fourniture et pose d'enrochements calcaire de 100 kg à 1 tonne	m3	60	100,00 €	6 000,00 €
7	Fourniture et mise en œuvre de béton armé B30 dosé à 350 kg	m3	45	330,00 €	14 850,00 €
8	Rejointoiement au béton dosé à 300 kg	m²	100	60,00 €	6 000,00 €
<b>Total Cale</b>					<b>50 730,00 €</b>

<b>Aménagement Terre plein</b>					
1 bis	Installation de chantier	Forf	1	3 000,00 €	3 000,00 €
6	Fourniture et pose d'enrochements calcaire de 100 kg à 1 tonne	m3	350	100,00 €	35 000,00 €
9	Terrassement du remblai	m3	850	2,00 €	1 700,00 €
4	Fourniture et pose d'une toile géotextile non tissée de 750 gr/m²	m²	450	13,00 €	5 850,00 €
5	Fourniture et pose de grave calcaire 0/31.5 pour fondation	m3	110	80,00 €	8 800,00 €
10	Enduit bi-couche	m²	550	5,00 €	2 750,00 €
8	Rejointoiement au béton dosé à 300 kg	m²	100	60,00 €	6 000,00 €
<b>Total Aménagement Terre plein</b>					<b>63 100,00 €</b>





Aménagements Annexes					
11	Bordure de séparation de places de parking	m	790	38,00 €	30 020,00 €
12	Arbres	U	31	1 000,00 €	31 000,00 €
13	Barrières en bois	m	90	200,00 €	18 000,00 €
<i>Total Aménagements Annexes</i>					79 020,00 €

<b>Montant Hors Taxes des travaux</b>	192 850,00 €
<b>Divers et imprévus</b>	10 000,00 €
<b>TVA 19,6%</b>	37 798,60 €
<b>Honoraires maîtrise d'œuvre TTC</b>	7 000,00 €
<b>Montant Total TTC de l'opération</b>	247 648,60 €

Estimation de l'installation de panneaux					
14	Panneaux de signilistation Bimât en aluminium Panneaux Scellés de 1,00*0,80 m	U	1	500,00 €	500,00 €



## Conclusion

Le Bassin d’Arcachon est un espace très convoité sur lequel il faut agir avec précaution. Etant un bassin semi-fermé, les communes doivent être soucieuses de préserver le patrimoine naturel.

La rampe doit être un tremplin pour l’amélioration des qualités paysagères et environnementales du Bassin à condition de gérer au mieux le domaine maritime en supprimant les mouillages sauvages et en mettant en place un plan de quadrillage des corps-morts devant être respecté par les usagers et contrôlé par la commune.

La commune doit inciter les usagers à retirer leur bateau du plan d’eau s’ils ne l’utilisent pas régulièrement. Le coût du stationnement sur le domaine maritime doit décourager les propriétaires des bateaux dits ventouses.

Après ces conditions posées et résolues, la nouvelle cale trouve tout naturellement son utilité. Le problème de l’intérêt de la cale réglé, cette étude permet de mettre en évidence le site idéal pour l’implantation de la mise à l’eau.

Le port ostréicole s’avère le lieu parfait pour cet aménagement. Loin de la zone urbanisée, le secteur possède un chenal profond et de l’espace pour les futurs aménagements. Les installations sont réalisées pour ne nuire aucunement aux zones naturelles, au lieu de travail et aux habitudes du site.



# Bibliographie

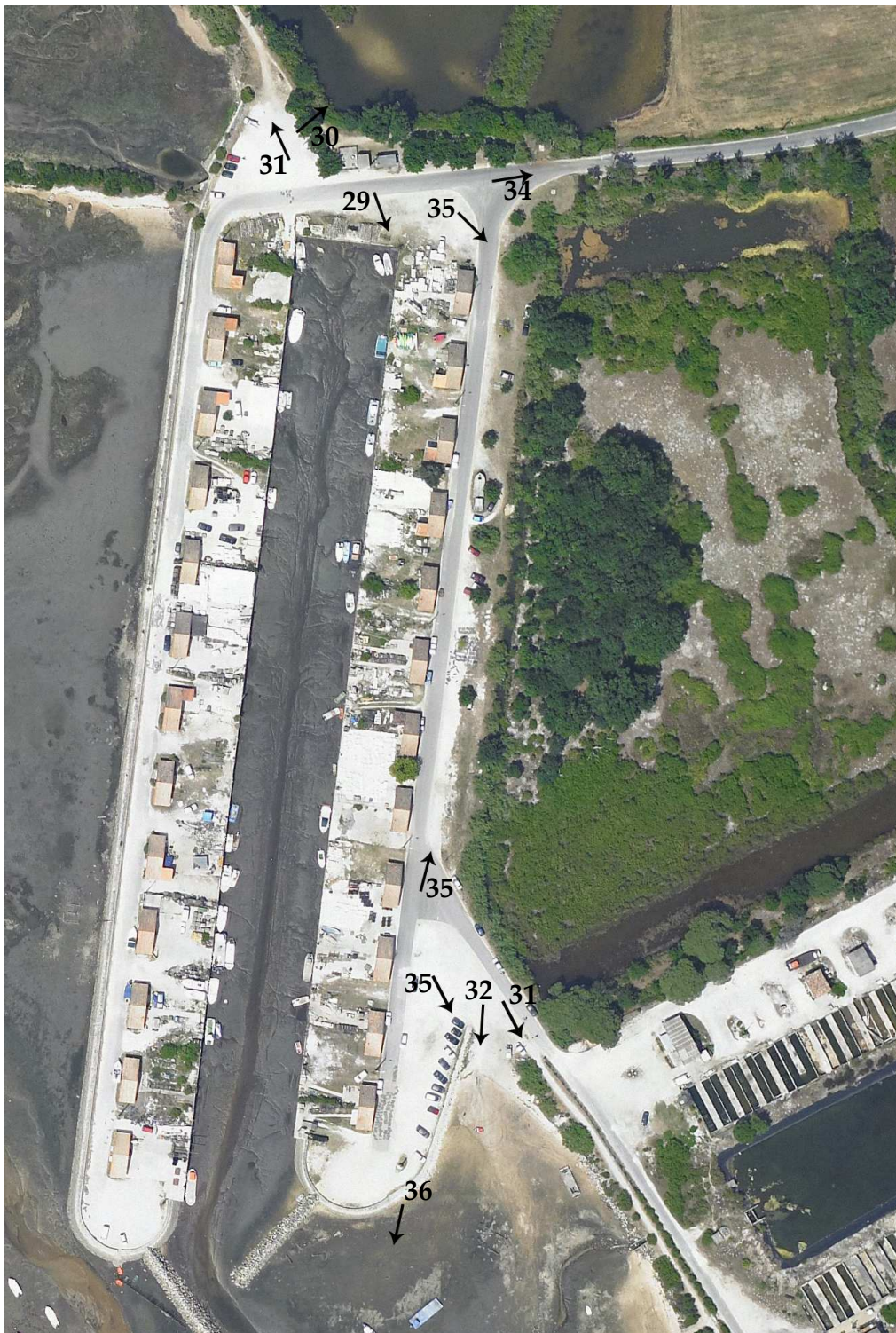
- ✦ La gestion des ports de Plaisance de Jean-Pierre Marc
- ✦ ER Mapper Raster Dataset / COMMUNE ARES
- ✦ SMVM du Bassin d’Arcachon
- ✦ PLU de la Commune d’Arès
- ✦ Etude des enjeux écologiques et paysagers du littoral du Bassin d’Arcachon
- ✦ Etude des solutions alternatives aux ports et aux mouillages dans le Bassin d’Arcachon
- ✦ Dictionnaire du bassin d’Arcachon d’Olivier de Marliave  
Editions Sud-Ouest 2002
- ✦ Ares le temps retrouvé de Max Baumann  
Edition Equinoxe 1994
- ✦ Mémoire en Image Ares de Gérard Simmat  
Edition Alan Sutton 1997





# Photographie

*Tous les photomontages du dossier sont des réalisations personnelles. Toutes les photos ont été prises par mes soins. Les images qui suivent montrent le lieu et l'angle des prises de vue.*



*Le site du port*



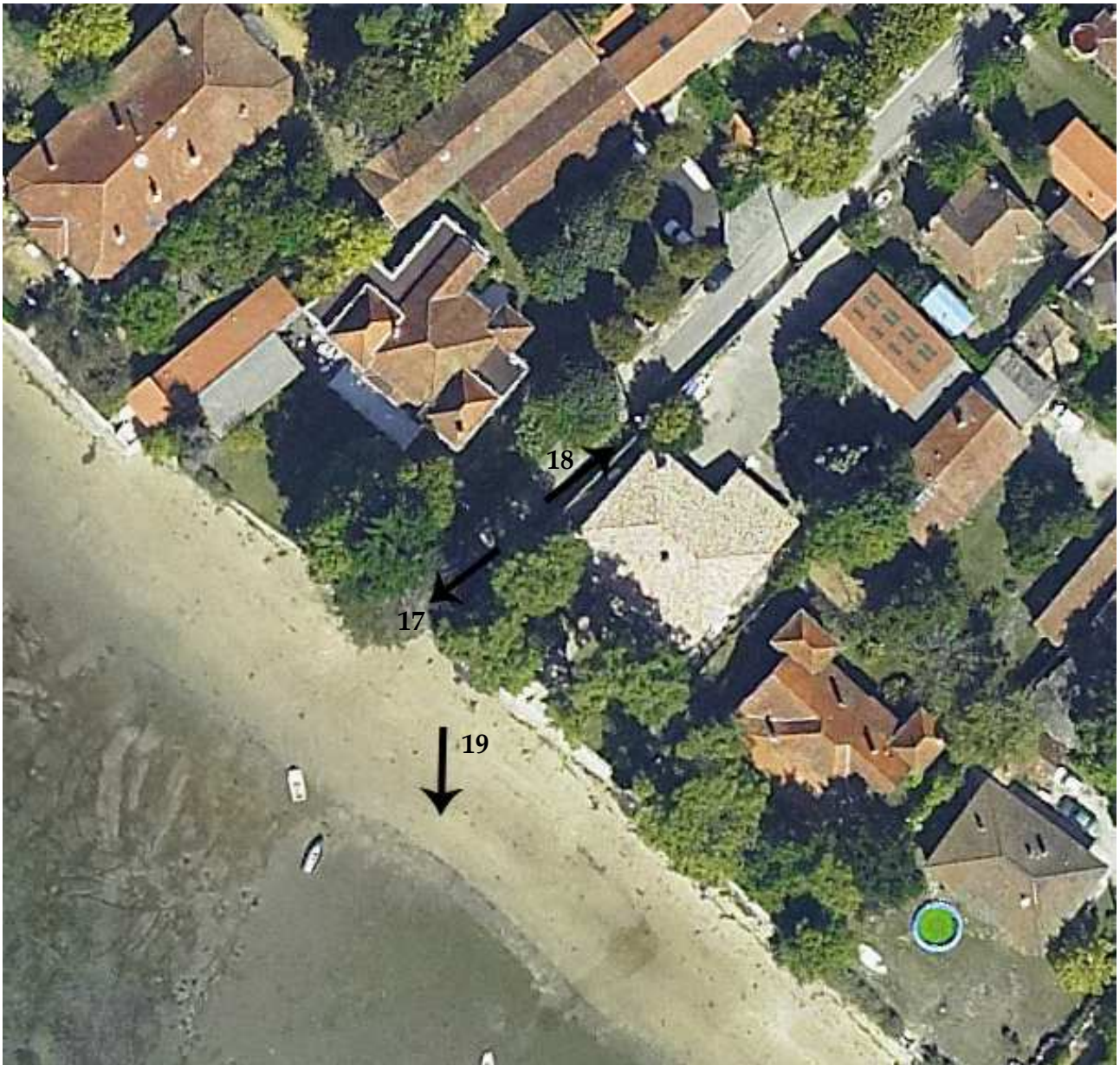




*Le site de la Rue de la République*







*Le site de la Rue Nelson Barrau*







*Le site du club*



## Listes des Figures

Figure 1 : Localisation du Bassin d'Arcachon et d'Arès.....	6
Figure 2 : Plan de la commune d'Arès.....	7
Figure 3 : Parqueurs détroquant leurs huîtres sur bac.....	8
Figure 4 : Parqueuse triant des huîtres.....	8
Figure 5 : Régate de pinasse à voile devant Arès vers 1950.....	9
Figure 6 : Vue de la base Nautique, à marée haute, au début des années 60.....	9
Figure 7 : Horaires des marées 2007.....	11
Figure 8 : Ensemble des chenaux venant sur la commune d'Arès.....	12
Figure 9 : Extrait du cadastre de la commune.....	15
Figure 10 : Cale N°1 composée de sable.....	16
Figure 11 : Cale N°2 en béton.....	16
Figure 12 : Bateau à voile attendant la marée haute.....	17
Figure 13 : Rue des Baigneurs.....	18
Figure 14 : Parking du club de voile.....	18
Figure 15 : Les chenaux allant au club.....	19
Figure 16 : Extrait du cadastre de la commune.....	19
Figure 17 : Cale actuelle de la Rue Nelson Barrau.....	20
Figure 18 : Rue Nelson Barrau, une rue étroite.....	21
Figure 19 : Vue sur les bateaux aux mouillages depuis la cale.....	21
Figure 20 : Chenaux allant à la cale.....	21
Figure 21 : Extrait du cadastre.....	22
Figure 22 : Photo de la jetée.....	22
Figure 23 : Cale rue de la République.....	23
Figure 24 : Parking le long de la plage à l'ombre des arbres.....	23
Figure 25 : Terre-plein.....	24
Figure 26 : Les corps-morts sources de pollution visuelle.....	24
Figure 27 : Chenaux allant à la cale.....	25
Figure 28 : Extrait du cadastre.....	25
Figure 29 : Le port ostréicole.....	26
Figure 30 : Réserve naturelle.....	26
Figure 31 : Les deux sentiers séparés par le port.....	27
Figure 32 : Cale existante au port ostréicole.....	27
Figure 33 : Panneaux indicateurs.....	28
Figure 34 : Route étroite, mal adaptée au passage fréquent de bateaux.....	28
Figure 35 : Bas côtés de la route et terre-plein.....	29
Figure 36 : Bateaux aux mouillages.....	29
Figure 37 : Chenal allant au port ostréicole.....	30



## Listes des Annexes

- *Annexe 1* : Six extraits du plan communal
- *Annexe 2* : Carte de la commune et des chenaux
- *Annexe 3* : L'objectif des études des solutions alternatives aux ports et aux mouillages dans le Bassin d'Arcachon
- *Annexe 3* : Extrait du catalogue *Mobi-Mat*





Aménagement d'une cale de mise à l'eau  
dans la commune d'Arès  
sur le Bassin d'Arcachon (33)



Au nord du Bassin d'Arcachon, la commune d'Arès est à l'image de celui-ci. La ville se rapproche des autres communes du Bassin par son histoire, par ses habitudes nautiques ou par ses paysages. Baignée par le monde marin, Arès a besoin d'infrastructures nécessaires, à la fois, pour satisfaire la demande des usagers mais aussi pour répondre à la problématique générale du Bassin.

Le Bassin rencontre une importante augmentation des zones de mouillages ce qui amène une réduction de la surface de navigation, et également, une pollution visuelle. Il est nécessaire actuellement de permettre la diminution de ces zones de corps-morts.

L'aménagement d'une cale de mise à l'eau peut être la solution si la commune s'engage dans une nouvelle gestion des mouillages.

Afin d'installer cet équipement dans les meilleures conditions, quatre sites de la commune sont étudiés. Il est intéressant de voir les différentes caractéristiques de chaque territoire.

L'aménagement proposé se situe au port ostréicole. Il tient compte autant des problèmes rencontrés sur les autres cales du Bassin comme les aires de stationnement, que des problèmes du site choisi tels que la continuation du chemin pédestre. Par cet infrastructure, la zone aménagée reste non seulement, un site proche de la nature, mais un lieu de travail pour les ostréiculteurs.

**Mots clés :** Arès, Bassin d'Arcachon, Gironde, cale de mise à l'eau, mouillages, port, aire de stationnement, chenal, ostréiculture, voile

Sophie TOURNIS  
Polytech' TOURS Aménagement  
Projet individuel Mai 2007

