



- Dossier de presse -

*La réhabilitation du Lido de Sète à Marseillan
2003-2015*

Service Communication - Janvier 2015

Un avenir pour le lido...

C'est dans une logique d'aménagement durable que Thau agglo a lancé en 2003 le programme de réhabilitation du Lido de Sète à Marseillan destiné à lutter contre l'érosion de la plage. Cette opération d'envergure a été menée en partenariat avec l'ensemble des acteurs institutionnels (Europe, Etat, Conseil Général, Conseil Régional) pour un



montant total de 55 M€. Les travaux de cet ambitieux projet commenceront à l'automne 2007. Voici l'historique de cette démarche :

- **Novembre 1982** : Avec des rafales à 160 km/h, un record pour la région, une forte tempête endommage la route littorale. Un événement qui marque le début des études techniques.
- **1983 - 1984** : L'Etat se porte acquéreur des terrains nécessaires au déplacement de cet axe routier.
- **1997** : Nouvelle grosse tempête d'ampleur similaire à celle de 1982.
- **2000 - 2001** : Lancement d'une étude générale pour la protection et l'aménagement durable du Lido de Sète à Marseillan (société d'ingénierie BCEOM).
- **2002** : Lancement d'une étude de fréquentation (cabinet URBANIS).
- **2003** : Signature par les communes de Sète et Marseillan, de la « Charte pour la protection et l'aménagement durable du Lido ».
- **Juin 2003 - mars 2004** : Mission de définition du programme général et du montage de l'opération (cabinet URBANIS).
- **Septembre 2003** : Le programme de réaménagement est validé par le comité de pilotage.
- **Novembre 2003** : Signature de la charte pour la protection et l'aménagement durable du Lido.
- **Fin 2003** : Organisation de réunions et de débats publics à Sète et Marseillan.
- **Mars 2005** : Étude d'impact du programme général et début des études d'aménagement.
- **Été 2005** : Lancement de la phase de concertation publique.
- **Décembre 2005** : Remise de l'avant-projet d'aménagement.
- **Juin 2006** : Les commissaires de l'enquête publique rendent un avis favorable au projet après plusieurs mois d'enquête et de concertation publique.
- **Novembre 2006** : Le projet obtient le feu vert de la Préfecture, qui reconnaît l'intérêt général des travaux de protection et d'aménagement.
- **Octobre 2007** : Lancement de l'opération de sauvegarde : ouverture du chantier.

Ce projet ambitieux associe la réalisation de **nouvelles infrastructures** (déplacement de la route, création de zones de stationnement, piste cyclable), des **mesures de protection du littoral** (nouveau profilage et élargissement de la plage) et de **mise en valeur des espaces naturels et des activités économiques** (tourisme, viticulture, conchyliculture, petits métiers).

La plus grande opération de sauvegarde en Méditerranée

La **destruction de la route littorale**, son **recul stratégique le long de la voie ferrée** et la **reconstitution du cordon dunaire** constituent les principes directeurs de l'intervention. L'opération s'accompagne de **l'aménagement paysager** du site et de la création de **voies d'accès « douces »** à la plage. Cette option est en effet la plus pertinente au regard de sa pérennité, de son coût et de sa qualité environnementale et paysagère. Le coût de l'érosion est déjà quantifiable : la remise en état de la route littorale endommagée suite à des épisodes de fortes tempêtes s'élève en moyenne à 150.000 € (travaux d'enrochements et de reconstitution de la route). Des interventions de plus en plus lourdes et coûteuses pour la collectivité...

Une autre route le long de la mer

Premier axe du programme de réaménagement du Lido, le **déplacement de l'ancienne RN 112**. La suppression de ce « point dur », constitué de roches et de bitume, est considérée comme la seule solution efficace pour une protection durable du Lido. Elle rend par ailleurs possible la restauration du cordon dunaire du bord de mer et l'élargissement de la plage. Sa destruction, suivie de la **création d'un nouvel axe en bordure de la voie ferrée**, constitue donc l'épine dorsale du programme. En reculant la route littorale, le projet assure tout d'abord **la pérennité de cet axe de communication**. La nouvelle route implantée le long de la voie ferrée (à une centaine de mètres de son emplacement actuel) est conçue de façon à **permettre une circulation fluide tout au long de l'année**. Elle s'inscrit par ailleurs dans un environnement d'exception, ce qui rend nécessaire une série de nouveaux aménagements. La largeur de la route va être réduite à 6 mètres et des dispositifs techniques rendront impossible le stationnement sur les bas côtés (plots, barrières, plantations). L'objectif est **d'éviter le stationnement anarchique, tout en sécurisant la circulation**. Trois aires de stationnement de 990, 950 et 450 places sont réparties le long du tracé, soit un total de **2390 places**. Abrisées sous des massifs de pins, ces dernières se situent au niveau du château de Villeroy, du Castellas et à l'entrée de Marseillan. Une aire de stationnement en épis de 600 places, implantée entre le site Listel et le quartier sétois de Villeroy, est également prévue.

Un dispositif complété par la **création de sept giratoires**, afin de permettre un **accès sécurisé aux aires de stationnement**, tout en favorisant la limitation de la vitesse sur l'ensemble du tracé : giratoire de Maldormir à Marseillan (liaison entre la RD51, l'avenue de la Méditerranée et la nouvelle route), du Grau du Quinzième, du Castellas (desserte de l'aire de stationnement du Castellas et du camping), du Jalabert (accès à la plage centrale par voie piétonne et accès des véhicules de secours), Trois Dignes (accès à l'aire de stationnement du même nom), Listel (desserte du Domaine de Listel et de l'usine d'embouteillage) et giratoire de Villeroy. La distance entre ces différents points d'échange sera comprise entre 1,5 et 2,4 kilomètres.

Une plage de 70 m de large

D'une largeur minimale de 70 mètres, les plages seront **uniquement accessibles à pied** (par l'intermédiaire de deux voies perpendiculaires), **à vélo ou par des navettes** reliées au réseau de transport en commun. Les voies d'accès terrestres doivent également avoir une **vocation pédagogique de découverte du milieu**. Le projet définit en outre différents types de plages, selon leur degré d'équipements : plages situées aux deux extrémités du Lido, côté Sète et Marseillan, et plages situées entre le triangle de Villeroy et le Château de Villeroy (côté Sète) et entre le camping du Castellans et le grau de Pisses-Saume (côté Marseillan). Ces dernières seront desservies par un système de navette, de piste cyclable et de voie piétonne. Elles seront **équipées de postes de secours et de sanitaires**.

Enfin, le projet prévoit le **maintien d'une plage centrale entièrement naturelle de 5 km** de long, qui ne sera accessible que par les transports en commun (navette) ou les voies piétonne et cyclable. A titre d'exemple, la piste cyclable aménagée entre les vignes et le système dunaire sera reliée à la plage par des **passages organisés, favorisant ainsi les promenades au coeur du Lido**.

Dunes et prés salés rendus à leurs cycles naturels

Pour que la sauvegarde du Lido soit réellement « durable », il est impératif de **rétablir le cycle de vie naturel de la plage**. Et si **l'élargissement de la plage** constitue un préalable, **la reconstitution du cordon dunaire et la protection des milieux naturels** (dunes grises et zones humides notamment) s'avèrent vitales. Le cordon dunaire constitue un réservoir de sable disponible qui alimente la plage et la reconstitue afin de limiter et d'enrayer les effets induits par les tempêtes et l'érosion naturelle. Il joue également le rôle de protection naturelle contre le risque de submersion marine des terres situées en arrière de la plage.

Plus largement, l'opération du Lido va permettre **d'assurer la conservation de l'ensemble des milieux naturels recensés sur le site**. Les « dunes blanches » ou dunes récentes sont les plus mobiles et les plus exposées au vent. Les dunes côtières fixées du littoral ou « dunes grises » regroupent l'ensemble des végétations remarquables présentes sur le site. Elles constituent un habitat d'intérêt communautaire prioritaire au regard de la Directive Faune-Flore-Habitats. Localisées entre la route et les parcelles viticoles du Domaine Listel, elles étaient soumises à une forte fréquentation induisant des conséquences négatives. Enfin, les « zones humides » ou « prés salés » méditerranéens font partie des habitats importants reconnus d'intérêt communautaire par cette même directive (Faune-Flore-Habitats). Particulièrement bien représentés sur le Lido, notamment près des anciens salins, leur intérêt patrimonial les place parmi les habitats naturels les plus représentatifs et les plus intéressants du site. **Seule une opération globale d'envergure pouvait assurer leur stabilisation et leur développement**.

Protéger les activités économiques du territoire

Dernière caractéristique du programme de réhabilitation du Lido, le maintien de conditions d'exploitation viables pour les **activités économiques** ou celles plus traditionnelles comme la pêche. Il s'agit d'assurer la pérennité de centaines d'emplois liés au tourisme ou au vignoble. Car **sauvegarder le Lido, c'est d'abord éviter la disparition de la lagune de Thau**. En le submergeant, la mer envahirait l'étang de Thau, entraînant l'arrêt brutal de l'activité conchylicole et la disparition d'une multitude de

petits métiers qui y sont liés. 550 exploitations conchylicoles travaillent en liaison directe avec la lagune qui assure à elle seule 80% de la production méditerranéenne d'huîtres et de moules. Au total, ce sont 2.000 emplois directs qui sont menacés par sa disparition. Le coût pour la collectivité s'élèverait alors à plusieurs dizaines de millions d'euros, sans parler de la perte du vignoble du Lido et de l'unité d'embouteillage de Listel. La perte serait toute aussi lourde pour l'ensemble des professionnels du tourisme installés sur le territoire du bassin de Thau et au-delà.

Les 4 phases

1^{ère} phase : d'octobre 2007 à juin 2008

Les travaux ont été engagés simultanément côté Sète, entre le triangle de Villeroy et les Trois digues, et côté Marseillan, sur la portion allant de la sortie de la ville au camping du Castellans :

- ▶ Aménagement des premiers tronçons de la nouvelle route qui longera la voie ferrée,
- ▶ Construction du nouvel axe routier raccordé à l'ancienne route pour une mise en service dès l'été 2008,

2^{ème} phase : d'octobre 2008 à juin 2009

- ▶ Démolition de l'ancienne route littorale,
- ▶ Reconstitution du cordon dunaire ;
- ▶ installation des ganivelles , « pièges à sable » ;
- ▶ Aménagements de la « voie verte » : piste cyclable et promenade piétonne ; ainsi que d'espaces sanitaires (wc, douches, lavabos, etc.)
- ▶ Elargissement de la plage.

3^{ème} phase : de 2009 à fin 2010

- ▶ Fin des travaux d'aménagement de la nouvelle route (portion centrale comprise entre les Trois Digues et le camping du Castellans),
- ▶ Démolition complète de l'ancienne route,
- ▶ Travaux de rechargement en sable de la plage (apport de 600.000 m³) et implantation au large du Lido de systèmes atténuateurs de houle.

4^{ème} phase de 2011 à fin 2014

- ▶ Installation de caméras (sur des mâts de 20 m de haut) pour relevés réguliers et suivi de la position du trait de côte (par le BRGM),
- ▶ Expérimentation de deux procédés de protection :
 - l'atténuateur de houle (géotubes sous-marins positionnés à 350 m du rivage), afin de « casser » l'effet de houle
 - les drains de plage (système « Eco-plage ») afin de fixer le trait de côte
- ▶ Rechargement en sable de la zone parallèle des géotubes

Bilan...

HIER



Une plage régulièrement soumise aux assauts de la houle et des tempêtes.

Un lent et inexorable recul de la bande côtière ; de 1 mètre en moyenne jusqu'à 5 mètres par endroits.

Présence d'une route située à seulement quelques mètres de la plage. Cette proximité vient renforcer le phénomène d'érosion avec la création de « points durs ».

Disparition de pans entiers de cette même route par mauvais temps occasionnant des dizaines de milliers d'euros de dégâts.



Un bord de mer emprunté tous les ans par plusieurs milliers de véhicules. Corollaire,

AUJOURD'HUI

Un cordon dunaire reconstitué durablement grâce au recul de la route le long de la voie ferrée.

Création d'une plage élargie de plus de 70 mètres de long propre à rétablir un fonctionnement.

Ouverture d'accès au bord de mer durables et sécurisés.

Un site équilibré avec l'aménagement de trois types de plages, toutes accessibles aux handicapés : une plage centrale sauvage et naturelle accessible uniquement à pied, en navettes et en vélo ; deux plages semi-naturelles dotées d'équipements de base et d'aires de stationnement ; deux plages urbaines aux deux extrémités (Sète et Marseillan).

Un aménagement paysager cohérent et respectueux de l'identité « sauvage » du site.

Une requalification des milieux naturels dégradés avec reconstitution de digues et nettoyage généralisé du site.

L'aménagement de lieux de découverte des paysages et des milieux pour une mise en valeur de la richesse et la diversité du Lido.

Maintien de conditions d'exploitation viables pour l'activité viticole, élément clé du paysage du Lido et de la gestion du site. Au-delà, pérenniser l'ensemble des activités économiques présentes sur le Lido site de l'INRA, usine Listel et camping du Castellans.

Intégration au site de la route littorale conçue comme une véritable voie de

le stationnement y est anarchique et dangereux notamment en période estivale.

Un espace naturel riche et diversifié livré à lui-même et sans dispositif de protection digne de ce nom pour préserver les dunes grises et autres salins.

Un équilibre naturel perturbé par la main de l'homme : décharges et aires de vidanges sauvages, pratique du « tout-terrain » (4 x 4, motos) dans les dunes...



découverte du Lido. Le stationnement y est aujourd'hui impossible (présence de plots, de barrières et de plantations le long de son tracé).

Développement des modes de circulation « doux » avec la création de pistes piétonnes et cyclables et la mise en service d'un système de desserte collective par navettes connectée au réseau de transport urbain.

Création de trois aires de stationnement organisées et parfaitement délimitées en retrait du cordon dunaire (capacité totale de 2.390 places).



Les « petits plus » développement durable du chantier

- Un revêtement plus écologique

Pour l'enrobé de la nouvelle route, c'est un procédé breveté répondant aux normes de Haute Qualité Environnementale (HQE) qui a été utilisé. Alors que la fabrication traditionnelle demande de chauffer à 160°C, cet enrobé « nouvelle génération » est fabriqué à basse température (90° C), limitant ainsi la consommation de gaz et de fuel, ainsi que les émissions de CO₂.

- La réutilisation des matériaux récupérés

Les enrochements et les remblais qui servaient de soubassements à l'ancienne route ont été récupérés, retraités et réutilisés pour la sous-couche de la nouvelle route.

- Une piste cyclable à base de végétaux

Un liant végétal a été utilisé pour la confection de la piste cyclable qui longe le lido sur 12 km. A la base, un nouveau procédé d'enrobé où les liants hydrocarbures sont en partie remplacés par un liant végétal fabriqué à basse température, incolore et donc plus facilement en harmonie avec le paysage.

- La sauvegarde de la flore remarquable

Pour assurer leur sauvegarde, des plantes rares ont été transplantées. 1500 bulbes de lys de mer, puis d'Athénie, ont été déplacés au fur et à mesure du chantier pour être réimplantés sur d'autres parties du site. Ainsi que des rhizomes et des graines de plantes rares. Le pied unique d'une plante extrêmement rare, la Barbe de Jupiter ; a été déterré, transporté puis réimplanté sur le terrain du Conservatoire du Littoral, site protégé.

- Des chartes avec les entreprises

Pour réglementer les différents aspects du chantier (balisage, stationnement, entretiens des véhicules et engins, etc.), deux chartes ont été signées avec les entreprises prestataires (Schéma Directeur du Respect de l'Environnement et Schéma de l'organisation et du suivi de l'élimination des déchets).

- La mer sous photo surveillance

Des mats équipés de caméras ont été installés afin de prendre des clichés réguliers de la plage, et permettre un meilleur suivi du trait de côte.

Ces dernier mois : une opération de rechargement massif en sable (octobre 2014-janvier 2015)

Huit ans après le démarrage des travaux sur le Lido de Sète à Marseillan, la phase maritime de l'opération de sauvegarde est entrée dans sa dernière ligne droite. Le rechargement massif en sable sur 2200 mètres de long a débuté le 15 novembre 2014, pour s'achever mi-janvier 2015.

La zone de rechargement se situe sur la partie Nord-Est du lido, entre la Zac de Villeroy et le Château de Villeroy. Ces travaux ont consisté à recharger la plage avec 350.000 m³, de sable de manière à lui conférer une largeur moyenne de 65 à 70 mètres après régularisation dans le profil.

Une drague aspiratrice a permis de récupérer progressivement le sable au niveau de la flèche sous-marine de l'Espiguette, à l'Ouest de la Petite Camargue, une zone qui constitue un remarquable stock sédimentaire sableux, unique sur le littoral du Languedoc-Roussillon.

La zone de prélèvement (flèche de l'Espiguette) se situant à une distance moyenne de 40 km des sites de rechargement, l'acheminement des matériaux a été réalisé par moyens maritimes (drague).

Le coût de cette opération : 4,3 M€.

Le calendrier de cette dernière opération

Mercredi 22 octobre 2014 : installation des engins et machines.



sable de la barge sur la plage.

Jeudi 23 octobre 2014 : réception des canalisations (diamètre 60 cm) et dépôt sur la plage afin de les assembler sur une longueur qui correspond à 1 km. L'assemblage a duré 15 jours afin de former un réseau immergé servant de canalisation pour transporter le



place, le rechargement en sable a pu démarrer, pour durer environ deux mois. Cette barge se rendra ensuite au Lido de Frontignan afin de renouveler cette procédure.

Samedi 15 novembre 2014 : arrivée de la barge, positionnée à 800/900 mètres de la côte, puis positionnement de la canalisation en vue de la rattacher à la barge. Une fois le dispositif mis en



L'entreprise ROHDE NIELSEN a travaillé pendant cette dernière opération de rechargement 7 jours sur 7 et 24h sur 24.

Cette dernière phase s'achèvera mi-janvier.

Un modèle à l'échelle européenne

Opération exemplaire au plan national et régional, la sauvegarde du Lido l'est également à l'échelle européenne. Déclinaison opérationnelle des « orientations stratégiques pour la gestion de l'érosion en Languedoc-Roussillon », elle s'inscrit dans la continuité des travaux menés au plan européen dans le cadre des programmes Beachmed Interreg IIIIB et Messina Interreg IIIC. Plus concrètement, la stratégie développée sur le site du Lido doit permettre de mieux connaître et donc de mieux lutter contre le phénomène d'érosion. L'objectif est d'évaluer l'ensemble des possibilités d'interventions en matière de reconstitution des plages (rechargement en sable, dispositifs de protection durable). De quoi ériger l'aménagement du Lido en modèle européen.

L'engagement des partenaires de Thau agglomération à cette opération est donc tout aussi logique que celui de l'Europe. L'Etat, conscient que le littoral du Languedoc-Roussillon est confronté à des défis majeurs, a lancé une stratégie définie dans le cadre du Plan de développement durable du littoral du Languedoc-Roussillon. L'objectif de ce dispositif est de fédérer les différents acteurs de l'aménagement autour d'une stratégie globale de développement durable, élaborée de manière largement concertée. Il s'agit également pour l'Etat de faciliter la mise en oeuvre de ce plan par un appui à la hiérarchisation des programmes d'action, au montage des projets, à la recherche de solutions innovantes, à la mobilisation des financements nécessaires et à l'évaluation des actions engagées. Confirmée par le Comité Interministériel d'Aménagement du territoire (CIADT) du 13 décembre 2002, ce programme d'actions est au cœur du contrat de Plan Etat-Région 2007-2013. La Région L.-R. a inscrit l'opération de sauvegarde du Lido de Sète à Marseillan dans un plan d'intervention portant sur l'aménagement de huit sites emblématiques de son littoral. Enfin, le Département de l'Hérault est intervenu dans le cadre du plan de sauvegarde des côtes héraultaises.

Les partenaires et le financement de l'opération :

- ▶ **L'Europe** (via les fonds FEDER) : 34,82 %
 - ▶ **Thau agglomération** : 22%
- ▶ **La Région Languedoc-Roussillon** : 15 %
 - ▶ **Le Département** : 15 %
 - ▶ **L'Etat** : 13,18 %

Montant total de cette opération de sauvegarde :

55 M€