



# RÉCIT D'UN LITTORAL RENATURÉ LE PETIT TRAVERS



# ADAPTO

## L'AUDACE DE L'EXPÉRIMENTATION

Initié par le **Conservatoire du littoral**, le **projet adapto** a pour objectif d'**explorer**, sur les territoires littoraux naturels, des **solutions face à l'érosion et à la submersion marine** dans un **contexte d'accentuation du changement climatique** (élévation du niveau de la mer, augmentation de l'intensité des événements climatiques extrêmes).

Sur 10 sites pilotes, appartenant en tout ou partie au Conservatoire du littoral, adapto teste une **gestion souple** en redonnant de la **mobilité au trait de côte**. **Le projet démontre ainsi** l'intérêt écologique et économique d'**améliorer la résilience** des espaces littoraux pour **protéger les activités humaines**.

Parmi les 10 sites, le **Petit Travers** est l'un des plus aboutis.

Ce récit souhaite ainsi valoriser l'expérience d'une **co-construction réussie** vers les autres sites adapto, pour prolonger la dynamique et maintenir l'esprit d'un « **site atelier et novateur** » en termes de gestion souple du littoral.

Ce récit de site, réalisé dans le cadre du projet adapto ([www.lifeadaptto.eu](http://www.lifeadaptto.eu)), bénéficie du concours financier du programme Life de l'Union Européenne et de celui de l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse.

*Nous remercions les 15 personnes qui ont accepté d'apporter leur témoignage et leur analyse pour l'écriture de ce premier récit de site. Les propos recueillis sont regroupés de la manière suivante pour respecter l'anonymat tout en facilitant la compréhension :*

-  **Conservatoire du littoral (CdI)**
-  **État**
-  **Élu-e local-e** (Commune - Agglomération - Département)
-  **Services des collectivités territoriales (services CT)**  
Commune - Agglomération - Département
-  **Médiateur**
-  **Usager - Riverain**



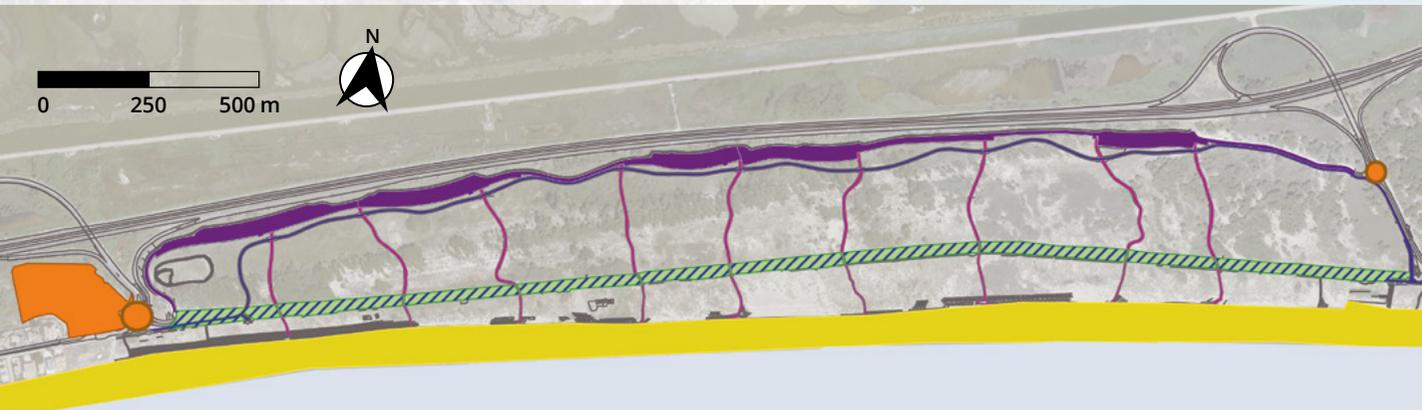
## POURQUOI CE SITE ?

Le secteur du **Petit Travers**, situé sur le lido de l'Or, est un **cordon littoral sableux de 2 km** de long qui s'étend sur **60 hectares** (90 % propriété du Conservatoire du littoral).

Ce cordon sépare l'étang de l'Or de la mer Méditerranée et représente la **coupure d'urbanisation** entre Carnon et La Grande Motte. La plage est fréquentée toute l'année par les résidents de la conurbation Nîmes-Montpellier, et l'été par les touristes.

L'accès se fait essentiellement en **voiture**, et jusqu'en 2013 le **stationnement se concentrait sur les bas-côtés de la RD59 implantée sur le massif dunaire**. En pointe de fréquentation, on comptabilisait **2000 véhicules/jour stationnés** dans la dune. Le cordon dunaire était également marqué par **18 km de cheminements sauvages** et d'accès à la plage anarchiques. Ce site, relié à la cellule sédimentaire de la baie d'Aigues Mortes, subit par ailleurs les effets d'une **érosion régulière**.

Ces **impacts cumulés** sur le fonctionnement des écosystèmes, sur le paysage et sur la qualité même de la fréquentation (bouchons, difficultés de stationnement, insécurité), ont conduit les pouvoirs publics dans les années 2000 à **engager une réflexion pour la transformation de cet espace naturel**. Un projet a émergé dans une dynamique de co-construction. Il s'est déroulé en **3 phases de travaux**, comme le montre le schéma ci-dessous.



### Phase 1 (2008)

■ Ré-ensablement de la plage

### Phase 2 (2009)

■ Mise en sens unique de la RD59

■ Création de stationnements et de 2 rond-points

### Phase 3 (2014)

/// Destruction et renaturation de la RD59

■ Création d'aires de stationnement

■ Création d'une voie verte

■ Création de cheminements piétons

### DISPOSITIF ADAPTO

L'AUDACE DE L'EXPÉRIMENTATION

2

### POURQUOI CE SITE ?

3

### TRANSFORMATION DU PETIT TRAVERS

CHRONOLOGIE & SÉQUENÇAGE (2000 À NOS JOURS)

4

PHASE 1 : GENÈSE & AMBITION

6

PHASE 2 : ACTIONS & RÉACTIONS

8

PHASE 3 : MÉDIATION, VERS UN PROJET PARTAGÉ

10

PHASE 4 : COHÉSION & MISE EN ŒUVRE

12

PHASE 5 : GESTION, GOUVERNANCE & PERSPECTIVES

14

# TRANSFORMATION DU PETIT TRAVERS

2000

## Phase 1 GENÈSE & AMBITION

Quels types de leviers s'imposent pour basculer d'une vision à une réalisation ?

2006

## Phase 2 ACTIONS & RÉACTIONS

Quels arguments mobilisés pour créer l'adhésion des différentes parties prenantes ?

Phase de contestation

2009

- > Le Petit Travers est identifié comme site emblématique de la Mission Interministérielle d'Aménagement du Littoral (MIAL) avec la 1<sup>re</sup> programmation budgétaire via le Contrat de Plan État-Région

- > Signature d'une charte de coopération pour le projet d'aménagement du lido

4

- > Recours au tribunal administratif contre le projet d'aménagement par une association d'utilisateurs

Réensablement de la plage



Travaux de voirie - Mise en sens unique de la RD 59 - Création de stationnements



# CHRONOLOGIE & SÉQUENÇAGE (2000 À NOS JOURS)

## FINANCEMENT GLOBAL DE L'AMÉNAGEMENT : 17,5 M€

- > Europe (FEDER) ..... 22 %
- > État + Cdl ..... 36 %
- > Région Languedoc-Roussillon + Département Hérault ..... 30 %
- > Collectivités territoriales ..... 12 %

## Phase 5 GESTION,

## GOUVERNANCE & PERSPECTIVES

Dans une phase post-travaux, qu'est-il nécessaire de questionner ? Comment affiner la vision et les nouvelles modalités de fonctionnement à l'horizon 2050 ?

2015

## Phase 4 COHÉSION & MISE EN ŒUVRE

À partir d'un projet co-construit, comment décliner le programme d'actions ?

## Phase 3 MÉDIATION VERS UN PROJET PARTAGÉ

Où doit-on maintenir la vigilance pour conserver l'ancrage du projet et la confiance instaurée ?

2012

- > Co-production de scénarios par la société civile par le biais de la médiation

- > L'Agglomération devient Maître d'Ouvrage
- > Actualisation de la charte de coopération pour le projet d'aménagement

- > 2<sup>e</sup> recours au Tribunal contre le projet d'aménagement du lido par une association de riverains

Suppression de la RD59 - 1000 places de stationnement créées - Plantations - Voie verte - 9 cheminements piétons

- > Inauguration et ouverture du site renaturé



## PHASE 1 > 2000 - 2006

# GENÈSE & AMBITION

Le projet trouve un ancrage dans la Mission Interministérielle d'Aménagement du Littoral (MIAL) initiée par l'État en 2001, sur le constat des limites de l'aménagement touristique du programme « RACINE » des années soixante-dix.

La MIAL se déploie entre autres autour de l'aménagement foncier du littoral et de la réhabilitation intégrée d'espaces côtiers entre autres. Il s'agit également d'assister les collectivités locales dans le montage et la maîtrise d'ouvrage des projets.

Une dotation de l'État est affectée et 10 sites emblématiques de la Région sont sélectionnés, dont le Lido du Petit Travers.

En 2003, un comité de pilotage est installé par la MIAL. S'ensuit la signature d'une charte de coopération en 2006 pour la protection et l'aménagement durable de ce lido entre l'État, le Conservatoire du littoral, le Département de l'Hérault ainsi que les communes de Mauguio-Carnon et de la Grande Motte.

Malgré cette conjoncture institutionnelle favorable, le projet peine à voir le jour...

## Atmosphère



**État** : Entre 1945 et 1990, 45 ha de plage ont disparu sur le lido de Sète (25 km à l'ouest de Montpellier). En 1997, la route qui s'y trouvait a été emportée par la mer, cela a provoqué un électrochoc. La protection du littoral devient un véritable enjeu.

**Élu·e local·e** : Cette plage du Petit Travers faisait le bonheur de toute-s, on se garait contre la dune, on faisait quelques mètres et on allait se baigner. Tant que les touristes n'étaient pas trop nombreux ça fonctionnait comme ça pouvait. Je me souviens des 27 passages sauvages à travers les dunes formés par le piétinement. On s'accommodait d'un modèle qui était de vivre sur les acquis et de considérer que la nature étant généreuse, on pouvait y aller. Nous avons conscience qu'il fallait faire quelque chose mais on procrastinait.

**Cdl** : Il y avait une réelle insécurité routière, des vols dans les voitures, une atmosphère conflictuelle entre automobilistes et des dunes très abîmées. Le site était en train de « mourir », la situation ne pouvait pas durer mais le Cdl était en position d'attente.

**État** : Espace naturel sans réelle gestion, il fallait agir. J'entamais le dialogue pour l'acquisition des terrains par le Cdl, terrains qui appartenaient à l'époque à l'Ordre de Malte.

## Vision, à partager...



**État** : Le Cdl a posé l'idée de supprimer la route. On a imaginé plusieurs scénarios mais cela supposait une gestion des stationnements. Il fallait convaincre le Cdl d'artificialiser des parties naturelles pour créer des emplacements.

**Cdl** : La vision du préfet, précise voire obsessionnelle, était de mettre des parkings sur les terrains du Cdl. Comme ce n'était pas dans nos attributions, la confrontation a démarré tout en ouvrant le champ de la négociation.

**Services CT** : Le vrai sujet était, non pas l'érosion, mais bien l'incongruité de la présence d'une route sur un site aussi remarquable. De ce postulat, notre groupe de travail restreint a élaboré les premières pistes de suppression de la route. Notre référence de base : « renaturer sans sanctuariser ». Nous nous y sommes tenus pendant 15 ans. Autour de la table, les ambitions sont différentes. Le Cdl devait assumer cette fréquentation. Les maires étaient eux farouchement opposés à cette suppression de route, car elle constituait la voie de desserte entre les 2 stations balnéaires. Il fallait cheminer vers le compromis, chacun devant récupérer une parcelle de ces attentes.

**Élu.e local.e** : Trouver ce bon compromis, nous en étions bien loin au début. En tant qu'élu, quand il s'est agi d'imaginer la disparition de la RD59, le premier mot qui m'est venu est : « jamais ! ». Ce n'était pas un sujet, c'était une utopie. « La route, c'est la route ». Tant que les scientifiques et les cabinets d'études n'avaient pas rendu leurs avis argumentés sur le fait qu'elle contribuait à déstabiliser le pied de dune et qu'elle était néfaste à la pérennité du système naturel, personnellement je soutenais qu'il fallait conserver cette route.

## Mauvais départ



**État** : La MIAL réalise un conséquent travail d'inventaires et d'études et s'attache à tisser des partenariats localement et sur le plan institutionnel.

**Cdl** : Cette volonté de l'État à endosser le rôle de guide, de visionnaire a été essentielle car les premières réunions publiques avec les usagers ont été virulentes.

**Services CT** : La co-construction institutionnelle du projet initial en cercle restreint nous a conduit dans le mur. On ne s'attendait pas à ce que la population saisisse à bras le corps ce sujet.

**Médiateur** : Le processus DAD « Décider Annoncer Défendre » (décrit par Laurent Mermet), on était en plein dedans. Et on a appelé ça de la concertation...

**Services CT** : C'est le préfet qui va tenter de rassembler les points de vue. La suppression de la route n'est pas audible car il n'y a pas de solution de remplacement proposée. Un des arguments du Cdl, face aux personnes qui avaient toujours connu cette plage, était de dire « Si on gère au fil de l'eau, nos enfants ne connaîtront pas ce site, alors que si nous avons une action structurante on a une chance de prolonger l'avenir du lieu »...



L'impulsion de l'État est déterminante pour mettre les partenaires autour de la table, société civile comprise.

## PHASE 2 > 2006 - 2009

# ACTIONS & RÉACTIONS

Parallèlement au cadre institutionnel posé, une alliance s'établit entre défenseurs de la nature et usagers des lieux qui réclament une place dans le processus. L'argumentaire « érosion marine » est contesté. Les craintes portent sur « trop de béton, pas assez d'accès, perte de la gratuité du parking, maintien de l'automobile sur le site, perte de biodiversité »...

La tension monte du fait d'une information médiatique maladroite et d'une « pseudo concertation publique ».

En 2007 le comité de pilotage (COFIL), présidé par le Département, voit la nécessité d'élargir le processus de concertation pour débloquer la situation. L'idée est de créer un organe de réflexion annexe, le « Groupe Projet » composé de membres de la société civile (usagers, associations, commerçant-e-s, etc.). Sur le Petit Travers, les premiers travaux démarrent.

### 2008 Ré-ensablement de la plage

- > Avec 400 000 m<sup>3</sup> de sable prélevés à la pointe de l'Espiguette à 20 km du site.

*Maîtrise d'ouvrage SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple) – montant de l'opération : 9,1M€.*

### 2009 1<sup>er</sup> volet routier du programme

- > Recul du giratoire du Petit Travers menacé par l'érosion marine.
- > Mise en place d'une piste cyclable et piétonnière grâce à la suppression d'une partie du stationnement de la RD59.
- > Construction d'une aire de stationnement d'une capacité équivalente à celle supprimée (520 places).
- > Instauration d'un sens unique de circulation sur la RD59.

*Maîtrise d'ouvrage Département Hérault – montant de l'opération : 3,4 M€.*

## Tenir le cap



**Cdl** : On va changer de logique, le seul qui peut arriver à débloquer la situation est le Cdl. L'urgence de sécuriser la route se traduit inévitablement par l'ajout de parkings. L'enjeu d'érosion passe en arrière-plan. La pression est soutenue entre l'État et nous. La création de parkings sur le site engendrera un gain écologique majeur. Notre proposition est la suivante : « Les aires de stationnement projetées pourront être réalisées sur les terrains du Cdl une fois que le Conseil d'Administration sera notamment assuré de la décision de suppression définitive de la route côtière ». Nous étions convaincus d'être dans le vrai. Notre stratégie a fonctionné.

**Élu.e local.e** : Initialement, on voulait poursuivre la protection contre l'érosion par des épis mais l'État ne l'autorise que pour protéger les zones urbanisées. La stratégie de recul s'est dessinée peu à peu au regard des épisodes de tempêtes hivernales notamment. Une fois assimilée de notre côté, le « service après-vente » consistait à convaincre les usagers.

**État** : Promouvoir des solutions innovantes de réensablement et de recul face à des élus qui avaient 30 à 40 ans de culture d'endiguement a donné du fil à retordre aux techniciens. Il y a eu un bouleversement des représentations.

## Crispation



**Médiateur** : Lors d'une réunion publique, le président du Département se fait « coincer » par une question : « Le stationnement va-t-il devenir payant ? » En répondant oui, il commet une erreur tactique qui fait exploser la situation.

**Élu·e local·e** : Les gens étaient tellement remontés qu'il fallait trouver une concertation cousue main. On a beau avoir une méthodologie, on ne peut pas appliquer le même schéma partout ; chaque territoire a ses singularités.

**Usager** : L'association s'est créée suite à un article de presse qui présentait le projet de suppression de la route et la création de parking sur le Petit Travers. Le propos tenu était : il faut sauver cet espace d'une érosion causée par la route et l'affluence des gens sur les plages. Autrement dit, « nous usagers étions à l'origine du problème ». Ça nous a énervé fortement. Notre collectif « Sauvons La Plage Libre » (SLPL) a créé une pétition contre les parkings payants et les plages privées. Sept mille signatures récoltées ! Le Petit Travers était un des derniers endroits où l'on pouvait accéder à la mer sans payer. On refusait clairement les non-dits au sujet de l'augmentation des plages privées et leurs nuisances, de la volonté des communes de récupérer l'argent des futurs stationnements et de la proposition incohérente de créer 2 poches de stationnement de part et d'autre de la plage. Quelle famille aurait marché 1 km dans le sable pour aller se baigner ?

**Médiateur** : Une fois constituée, l'association refuse tout dialogue avec les institutionnels. Le Cdl m'a alors proposé de mener une médiation entre le COPIL et ce collectif. Je pose deux conditions : m'engager dans un processus avec l'ensemble des représentant·e·s d'usagers du site pour éviter de les rencontrer successivement et pour assurer de la représentativité. La 2<sup>e</sup> condition : « êtes-vous prêt à modifier le projet voire à y renoncer totalement ? ». Le Cdl puis les membres du COPIL ont accepté la possibilité d'un remaniement.



## La plage symbole ou réalité économique ?



**Élu·e local·e** : Les usagers ont vécu l'annonce du projet comme une liberté qu'on leur ôtait, une privation d'investir un lieu librement. L'usager se comporte comme quelqu'un à qui tout est dû sans contribution à apporter. Et puis ce sentiment de milieu naturel n'en a que le nom. Les gens n'imaginent pas qu'il y a un travail pour que l'eau soit limpide, la plage sans déchets, les poubelles vidées, les dunes entretenues par la pose de ganivelles. Tout cela a un coût.

**État** : J'ai reçu les représentant·e·s de l'association SLPL qui défendaient un accès libre, permanent et gratuit à la plage. Je préconisais pour ma part l'idée qu'il fallait rendre payant le stationnement sur les plages de la Région. Les gens consomment dans l'arrière-pays et laissent leurs déchets sur le sable. Et ce sont les contribuables des collectivités locales littorales qui sont taxés. Faire payer le stationnement rendrait je pense les gens plus responsables.



Lorsque les choses sont mal engagées, les erreurs de tactique et de communication sont inéluctables. Face à une situation de blocage, le changement de pilote peut permettre de tenir le cap.

## MÉDIATION VERS UN PROJET PARTAGÉ

Avec l'appui d'un médiateur environnemental sollicité par le Cdl, l'animation du « Groupe Projet » est conduite avec précision et par étape. Ce groupe travaillera en parallèle du COPIL.

L'objectif est de réunir l'ensemble des parties prenantes pour leur permettre d'être force de propositions sur les grands principes d'aménagement et de dessiner des scénarios qui seront étudiés en COPIL. La sortie de la phase de contestation s'achève après 18 mois de travail collaboratif. La médiation aboutit à l'élaboration d'une culture commune, à l'émergence d'une compétence partagée, à la clarification des enjeux et à la production d'un document commun avec un calendrier respecté. Le COPIL, nourri par les propositions du Groupe Projet, pose les orientations suivantes pour le futur programme d'action :

- > **Pour le milieu naturel** : restauration du réseau hydraulique, gestion pastorale, préservation du système dunaire, lutte contre les espèces envahissantes, maintien en état de propreté, nettoyage manuel du haut de plage.
- > **Pour la voirie** : suppression de la RD59 entre les deux échangeurs et renaturation de son emprise, création d'un giratoire sur l'emprise routière, navettes gratuites, microbus.
- > **Pour le stationnement** : création de 1000 places sur 2 aires implantées sur les propriétés du Conservatoire du littoral.
- > **Pour le cheminement doux** : création de circulation irrigant le site à la fois longitudinale (voie verte en revêtement naturel) et transversale (cheminements d'accès à la plage en platelage bois).
- > **Pour les structures spécifiques** : installation de toilettes sèches, création d'une maison de site, mise en valeur de la Tour Signal, pose de signalétique pédagogique.



## Espace de dialogue ?



■ **Élu·e local·e** : Les gens étaient remontés comme des pendules. Il a fallu plaider auprès du président du Département pour obtenir un parking gratuit, c'était l'enjeu majeur. Si on se loupait là, on était reparti pour un tour.

■ **Cdl** : L'espace de dialogue existe à nouveau car le Cdl est pilote. On met en place une logique coopérative. On repart de zéro sans prendre en compte le projet du bureau d'études. Collectivement, on apprend et on monte en compétence..

■ **Médiateur** : Avec l'aide des institutionnels et de la presse, j'ai pu inventorier tous les usages de la plage. J'ai rencontré chaque représentant·e. Il régnait un climat de méfiance, les gens pensant que les travaux étaient déjà engagés car les bulldozers étaient sur site. « Ce qui est négociable, c'est la suite avec la suppression de la route et l'aménagement du site ». « Sachez que je suis payé pour être neutre, que le projet aboutisse ou pas ». J'ai acquis leur confiance, la plainte de SLPL a été retirée. La première réunion du Groupe Projet comptait 25 organismes. Pour permettre la bascule d'une position de blocage à une position de négociation, j'ai demandé à chaque groupe d'identifier une personne engagée référente. Certains techniciens étaient présents. Le Cdl, qui naviguait entre ce Groupe Projet et le COPIL, assurait la compréhension de l'évolution de la situation. La première phase dite « vidage de sac » a été virulente ; certain·e·s évoquaient le mépris des institutionnels à leur égard. La deuxième phase d'état des lieux s'est traduite par un partage de points de vue. « Nous devons élaborer un projet inclusif en nuanciant et en sortant des discours idéologiques ». Le Groupe Projet a compris la complexité de la situation. La dernière phase consistait à produire des scénarios en incluant tous les éléments évoqués. Le travail collaboratif a débouché sur la contribution de 9 scénarios.

■ **Élu·e local·e** : Ça veut dire qu'au bout du spectre, certain·e·s étaient resté·e·s sur leur position initiale. Face à cette situation méthodologique, nous avons choisi de relever ce qui était commun entre les 9 scénarios.

■ **Cdl** : À partir de la matière du Groupe Projet, un programme a été décliné. Le COPIL l'a validé puis remis au maître d'œuvre pour la phase de réalisation des travaux.

## Requestionner le terrain



**Usager** : Cette plage n'était jamais saturée car la fréquentation se régulait naturellement par le nombre de stationnements possibles.

**Élu·e local·e** : Pour soutenir cet argument, le Groupe Projet a fait un comptage des places officielles : « Il y en a 1 000 ». Le COPIL devait donc créer 500 emplacements en plus du parking de 500 places existant.

**Cdl** : Les usagers ont mis sur la table des questions justes : le passage de la gratuité au paiement, la place de la voiture, le transport en commun, le temps de marche dans le sable, le maintien de la biodiversité. C'est plutôt sain et utile.

**Élu·e local·e** : Quand un usager dit « Ce sont les pauvres que l'on va priver de plage » ça m'a vraiment interpellé. Il fallait prendre en compte la personne qui n'avait pas de voiture. Cela questionnait le transport collectif, le tramway s'arrêtant à 10 km. On a alors proposé un circuit à 1 euro. La dynamique entre les deux groupes nous faisait dépasser le projet lui-même.

**Usager** : Lors des enquêtes conduites en début de médiation, nous avons rencontré beaucoup de gens modestes qui auraient été privés de plage s'ils avaient eu à déboursier 5 euros chaque jour.

## Les vertus de la médiation



**Élu·e local·e** : Le médiateur délimite le territoire de travail et recadre de façon neutre. Un élu ne peut faire ça sans être rabroué.

**Usager** : La médiation nous a fait évoluer sur certains points. Au fil des séances on s'est accordé pour déplacer la route par rapport à la submersion et à l'esthétisme, mais au départ, c'était moins vrai. La route était loin d'être prise d'assaut par les vagues. Il suffisait de remettre des rangées de ganivelles, et elles faisaient le « job ».

**Riverain** : Le travail d'inventaire des associations a été essentiel pour la représentativité des opinions. J'ai apprécié qu'une personne extérieure, professionnellement compétente, anime la médiation. Il y avait des individus avec lesquels nous n'étions pas en phase, animés d'une certaine violence verbale à gérer. Le Cdl et le médiateur ont porté la démarche à son terme de manière honnête et compétente. On a abouti à un scénario final commun très proche du projet final, c'est très positif et cohérent.

**État** : On peut être très bon techniquement avec un état de connaissances avancé, mais sans capacité à gérer l'acceptabilité sociale ou les oppositions, il y a peu de chance que le projet aboutisse. La médiation devient le point n°1 dans un État de droit qui implique la possibilité de contentieux. Le Cdl a eu l'intelligence de coordonner un dispositif participatif pour transformer la contestation en propositions. Le déminage et la solidité des partenariats ont été essentiels pour faire face, ainsi que des éléments de langage commun sans faille, pour n'alimenter ni les médias ni une opposition parfois portée davantage sur l'intérêt privé. Sans cela, le projet était bloqué.

**Cdl** : Quand on s'engage dans une démarche de médiation, on ne peut pas reculer. C'est un outil puissant à condition de bien comprendre la logique et ce que l'on peut en attendre. J'ai beaucoup appris. Sans la médiation nous allions au clash. La médiation manque encore dans beaucoup de projets.



Le recours à la médiation implique d'être prêt à accepter in fine un scénario de compromis. La médiation doit être neutre, sincère et inscrite dans la durée.

## PHASE 4 > 2012 - 2015

# COHÉSION & MISE EN ŒUVRE



Pour assurer la réalisation de la dernière phase du programme, l'Agglomération est légitimement désignée par l'ensemble des partenaires comme maître d'ouvrage en 2012.

Ce nouveau portage dans le territoire marque l'appropriation locale et valide l'ancrage du projet.

À l'issue du concours de maîtrise d'œuvre, le projet final retenu est le produit d'un compromis entre le programme défini par le comité de pilotage et le souhait des élus et des usagers.

S'ensuivent deux années de procédure en vue d'obtenir les autorisations et financements nécessaires, dans des délais contraints par la fin du programme de financement européen.

Entre 2014 et 2015 les travaux de terrassement, de voirie et d'aménagement paysager sont bouclés en un délai express.

La suppression de la RD59 s'accompagne de la création d'une contre-allée parallèle à la RD62 longue de 2 km et recevant 1000 places de parking, de la création d'une voie verte longitudinale et de 9 passages transversaux pour accéder à la mer.

Un important volet de restauration écologique est réalisé : création de zones humides, renaturation de l'emprise de l'ex-RD59, restauration de prés salés, etc. Le site est ouvert au public pour la saison estivale 2015. Coût de cette dernière phase de travaux : 5 M€.

## Répartition des tâches



**Cdl** : J'ai demandé au Président d'Agglomération d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée de l'aménagement. Il a accepté avec un certain courage sachant que le Cdl restait signataire des mandats.

**Élu-e local-e** : Le réensablement de 2008 avait atteint ses limites. Pris dans un entonnoir, on s'est orienté vers le seul exutoire possible : celui de laisser la nature agir, de végétaliser le cordon dunaire et de reculer les aménagements pour favoriser un espace de loisirs. Les usagers et les contribuables ont pu mesurer cette réalité. Au niveau des partenaires, une collaboration intelligente a permis de ne pas s'enfermer dans des postures. Le Cdl était là pour gérer le littoral en laissant aux collectivités la maintenance du site pour les usages. Je me suis forgé une conviction et je m'y suis tenu. Il m'a fallu argumenter pour convaincre mes collègues de ce choix.

**Services CT** : Les communes et les préfets ont été les artisans de la diffusion d'un discours politique, unifié, indépendamment des difficultés et des attentes des différentes parties.

**Cdl** : L'Agglomération, identifiée pour coordonner les travaux, abrite également des communes très rurales et traditionnelles. C'est un monde différent du littoral avec d'autres échelles. Quand les maires découvrent le projet de renaturation, ils sont en réaction. On a le sentiment qu'il va falloir recommencer une partie de la médiation.

**Services CT** : L'Agglomération trouve rapidement sa place tant les grandes orientations du projet font sens. L'enjeu de cette dernière phase, au-delà d'effacer la voirie, était de veiller à la qualité de la continuité du projet avec toutes les parties prenantes. Ma mission était de maintenir la cohésion en respectant un planning serré imposé par le financement européen. Ce projet, tel un défi, m'a permis de légitimer la création d'un acteur intercommunal fédérateur.

## Aboutissement



**Cdl** : Le Groupe Projet avait posé les grandes orientations. La tâche était simplifiée pour le maître d'œuvre.

**Services CT** : L'équipe de maîtrise d'œuvre a traduit le plan d'action de manière opérationnelle avec comme parti-pris « Éloignons le plus possible les voitures du site, et mettons les voitures avec les voitures ». D'où l'idée de créer une piste, au-delà du cordon dunaire avec des cheminements piétons pour accéder à la mer et la création de zones humides. On a dû adapter le projet : la loi Littoral a été un atout et une contrainte pour la conduite des travaux, notamment avec l'exigence d'un revêtement naturel pour les pistes.

**Cdl** : Le mandataire du projet doit être le paysagiste et les autres opérateurs suivront. Cette procédure émane d'expériences réalisées sur d'autres sites par le Cdl.

**Services CT** : La « prise en main » du site a été compliquée pour le paysagiste qui venait d'Alsace. Il n'est pas arrivé avec une solution. Il a beaucoup écouté les gens, dans un esprit de conciliation avec le comité technique, le COPIL et les élus décideurs pour valider des positions. Il a repensé le stationnement en le dispersant.

**Élu·e local·e** : Une fois qu'on s'est accordé sur le programme, les travaux ont duré 4 mois avec 10 équipes en parallèle. Cela questionne le rapport au temps sur un tel projet.

## Ajustements



**Services CT** : La complexité réside dans le fait de rompre avec les habitudes des gens, ça suscite des réactions parfois très fortes.

**Élu·e local·e** : Pendant les travaux, il a fallu mettre en place des transports en commun. Ce temps de latence a été éprouvant à gérer.

**Cdl** : Mon regret a été le refus de la construction de la maison du site. On aurait bénéficié d'un point haut pour découvrir le paysage en panoramique et faciliter la compréhension du fonctionnement du lieu.

**Riverain** : Une fois le travail rendu, le Groupe Projet a vécu une coupure totale avec le nouveau maître d'ouvrage. Nous avons bossé pendant 2 ans, on a ressenti du mépris. On n'a jamais été invité ni consulté notamment pour la dernière phase de travaux. Le résultat est une réussite mais à quel prix et dans quelles conditions pour les usagers ?

**Usager** : Je suis très satisfaite du résultat qui est proche de ce que l'on avait proposé. Le site y a gagné. La capacité d'accueil est supérieure à ce qui était prévu, tout en conservant une non saturation de la plage. Notre travail a porté ses fruits, on s'en réjouit. Je maintiens en revanche une vigilance sur le principe de gratuité du parking et l'enjeu d'espace public et de bien commun. Car que penser d'un littoral où toutes les plages de la côte seraient payantes ? Mon regret est le temps et l'énergie qui ont été investis face à des gens qui n'écoutaient pas nos arguments. Il y avait de l'argent à dépenser avec une date butoir sans que l'on en soit informé, cela a accentué le climat de tension je pense. Je salue donc la volonté du Cdl d'avoir redonné un aspect plus naturel au lieu, en déplaçant la route. Je reconnais que c'est bien mieux maintenant.

**Patience et longueur de temps... :**  
la dynamique et la gouvernance du projet doivent être permanentes tout en s'adaptant au rythme imposé par les échéances réglementaires et financières.



## GESTION, GOUVERNANCE & PERSPECTIVES



Les aménagements d'accueil sont plébiscités par le public, le bilan écologique est largement positif : l'opération est un succès.

Dans la continuité des travaux, l'Agglomération et la Commune s'organisent pour gérer le site. Trois années passent avec leurs lots de tempêtes, de fréquentation massive et de gestion quotidienne des aménagements et des espaces naturels.

La dynamique côtière, avec l'engraissement à l'est et l'érosion à l'ouest, se poursuit dans un contexte géomorphologique rendu plus souple par l'aménagement.

La résilience et la naturalité du cordon et des milieux d'arrières dunes s'expriment rapidement. Les partenaires prennent conscience de la nécessité d'une gestion adaptative de l'aménagement : abandon de certains accès pour les personnes à mobilité réduite, dépose de platelages abîmés, renforcement des dispositifs de canalisation du public et des véhicules.

Dans le même temps, la circulation intensive dégrade la contre-allée, mécontente les usagers, impose un entretien coûteux et donc questionne la place de la voiture sur le site.

### Cinq ans plus tard...



**Services CT** : J'ai vécu les premières remises en cause des travaux quand les tempêtes ont arraché les passerelles en bois. Fallait-il mettre autant l'accent sur l'accès par rampe aux personnes à mobilité réduite ? L'analyse conclut que n'importe quel aménagement n'aurait pas résisté à la mer. On a voulu fixer les équipements et c'était une erreur, on a arrêté.

**Élu·e local·e** : Les coups de mer nous obligent à constater que la dune continue à s'éroder, le parking est inondé et le rond-point ensablé. Il faut reculer encore, même si ça paraît fou. Tous les élus doivent ouvrir les yeux sur la nécessité de transition, on n'a pas le choix. Le CdI doit continuer à remuer les consciences pour sortir des actions comme le réensablement systématique.

**Riverain** : La charte de coopération a établi un lien de confiance et assuré un esprit de continuité dans la dynamique du projet entre tou-te-s. En 2012, a été validée l'extension de la renaturation sur la partie du Grand Travers pour 2020. Nous serions ravis d'être tenus informés de l'application de cette décision cohérente pour le fonctionnement global du lido de l'Or.

**Services CT** : L'enquête de satisfaction menée à la réouverture du site est positive à 85 %, malgré une phase de contestation puissante, c'est une bonne surprise. Par ailleurs, les enjeux écologiques ont été préservés. Le réseau de mares accueille diverses espèces d'amphibiens et de libellules. L'ancienne route se végétalise avec un taux de recouvrement croissant depuis 2016, grâce aux plantations effectuées et à l'arrivée d'espèces sur le site. La gestion actuelle permet de maintenir les habitats rares comme les prairies à hautes herbes et leurs orchidées. Les milieux dunaires se développent avec l'expansion de dunes à genévrier et de dunes embryonnaires.

**Élu·e local·e** : Le milieu est reconstitué, avec beaucoup de végétation et d'espèces emblématiques telles que le pélobate cultripède. Le terme de renaturation a donc été bien choisi.

## Une gestion à facettes “

**État** : On envisageait en 2008 la nécessité d'un réensablement tous les 10-15 ans. Aujourd'hui, on révisé la durée à la baisse. Mais pour que les communes supportent ce coût, faudra-t-il inscrire comme une dépense obligatoire dans le budget des collectivités le rechargement et trouver des ressources comme le paiement du stationnement ? Car c'est bien le stationnement que l'on fait payer et non l'accès à la mer.

**Élu·e local·e** : La gestion est assurée par la Commune et l'Agglomération bon an mal an. Avec quatre cent mille euros de recettes des buvettes et un million de dépenses de gestion, la balance est largement déficitaire. Mais cela fait partie du rôle de la Commune de protéger ce milieu. On est dans une transition qui va nous coûter. La voie est ouverte à un plan de gestion qui va rationaliser et légitimer les décisions à prendre, selon l'état des connaissances en adéquation avec les composantes du lieu, ce site va devoir lutter contre l'érosion marine.

**Services CT** : Le nouveau point dur, plus que la question de l'élévation du niveau marin, est la place de la voiture sur le site. Si la plage se fait manger, elle réduit d'autant sa capacité d'accueil. Cela interroge les habitudes et les comportements : les gens prendront-ils le transport collectif si le trajet est plus long ? L'accès à un site naturel doit-il rester facile ? La question est en suspens...

**Cdl** : Aujourd'hui, la contre-allée et les stationnements existants apparaissent surdimensionnés dans un contexte de recul de la plage. La place de la voiture doit être réinterrogée dans une perspective à plus long terme.

**Riverain** : La place des usagers dans de tels processus passe par la démocratie participative. Une catastrophe se prépare si les élu·e·s continuent à maintenir une telle distance avec les citoyen·ne·s.

## L'avenir “

**Élu·e local·e** : La mer n'a plus les mêmes motifs d'attractivité. Il faudra développer un tourisme 4 saisons qui permette à un plus grand nombre d'en profiter. Un gros travail est à faire également sur le transport collectif. Une adaptation chronique est à instaurer pour identifier quelle sera la meilleure adéquation entre contexte et solution.

**Riverain** : La route d'accès au site va être prochainement saturée avec les projets d'extension urbaine de la métropole vers la mer. Le lido va cumuler les difficultés. Il faut envisager des alternatives de transport comme des navettes maritime et fluviale entre le canal, l'étang et la mer. J'ai moi-même imaginé un prototype de téléphérique.

**Services CT** : On nous confie un héritage collectif. Il nous incombe à présent d'assurer une continuité et entretenir une vision au regard des enjeux climatiques. Le front de mer va encore évoluer, on va perdre une partie des dunes. Une étude à venir sur le concept d'espace de bon fonctionnement aidera à configurer une nouvelle échelle de travail. Aujourd'hui, il manque deux nouveaux partenaires : le service des routes du Département et Voies Navigables de France. On envisage, par le biais de nouveaux linéaires, des déplacements doux et des aménagements décentrés possibles.

**Élu·e local·e** : Dans 30-40 ans, il n'y aura plus de plage. L'enjeu aujourd'hui se place au niveau de l'espace urbain. Comment opérer le recul stratégique ? L'Agglomération n'a pas encore abordé la problématique de recomposition spatiale. La résistance perdure et certain·e·s habitant·e·s courent des risques. Il y a encore des constructions sur le littoral, c'est incompréhensible.

**Services CT** : Nous devons développer l'acceptation de l'évolution climatique sur les espaces naturels, en accompagnant autant que possible les migrations de ces milieux vers des espaces actuellement anthropisés, et ce à une vitesse suffisante pour leur pérennité.

**Cdl** : Le programme adapto permet de capitaliser sur cette expérience emblématique de renaturation en zone littorale tout en questionnant la poursuite de la démarche. Comment anticiper l'évolution du lido dans 100 ans ? Cette transition est abordée avec lucidité et humilité en privilégiant des solutions sobres basées sur la nature, plus à même de favoriser la résilience de nos territoires...



Une fois les travaux réalisés, la gestion commence : celle-ci doit continuer à mobiliser les acteurs et questionner avec courage les nouveaux enjeux du site.

## RÉCIT D'UN LITTORAL RENATURÉ LE PETIT TRAVERS

Instaurer un droit à l'expérimentation, telle est la spécificité de ce projet inédit. Une rare convergence d'intérêts entre collectivités, État, société civile et Conservatoire du littoral a permis d'atteindre un résultat réputé impossible : supprimer une route pour renaturer un espace littoral.

**Quels arguments prioriser ? Quels faits marquants sont à révéler ? Quels facteurs clés ont permis ce succès ? Quelles remises en question sont nécessaires ? Et si cela était à refaire, comment améliorer le processus ?**

Ce récit de site, réalisé dans le cadre du projet Life adapto, vise à conserver la mémoire de cette transformation pionnière en France, et à partager un savoir-faire avec d'autres territoires littoraux qui connaissent des enjeux similaires.



Mots les plus évoqués

Création-Rédaction-Coordination : Béatrice Le Moël - pieds-nus.fr | Graphisme-Mise en page : contact@graphism-webdesign.fr

Crédit photos : photo p1©F.Larrey-Conservatoire du littoral | Cartes p2, photo p3 ©Conservatoire du littoral | Photos p4-5, p7, p10, p10-11, p13©B.LeMoel | Photo p11 ©PY.Guihéneuf | Photos p8-9, p12-13, p14, p14-15, p15, p16 ©En Haut! Pour CPIE Bassin de Thau | Schéma p3, photos p6, p6-7, p8, p9, p12 - Mise à disposition Pays de l'Or Agglomération.

La présente publication reflète uniquement l'opinion de ses auteur-e-s, l'agence européenne EASME ne saurait être tenue pour responsable de l'usage qui pourrait en être fait.