

Synthèse de la concertation
du 23 novembre 2024

Balade sur les sujets d'infrastructures, services et équipements publics

Des Aresquiers à Vic-la-Gardiole et la voie fermée

"Le Bassin de Thau demain, parlons-en !"



Synthèse des réponses
des participants et
participantes de la
concertation



Modalités de la balade

Public

15 participants et participantes
11 carnets récupérés en fin de visite

Thématiques traitées

→ L'avenir du lido et de ses infrastructures (pont, canaux, routes, parkings...)
→ Les impacts du recul du trait de côte sur la station d'épuration et la voie ferrée, la question des suraléas.

Parcours réalisé

01 Les Aresquiers

02 Les zones humides de Vic-la-Gardiole

Légende de la synthèse

Dans le texte



Synthèse des réponses aux questions posées



Choix retenus lors des questions à choix multiples



Verbatims

Sur les cartes



Secteurs les plus à risques selon les participants et participantes



Secteurs identifiés comme les plus vulnérables par les participants et les participantes



Une réflexion à engager maintenant pour l'évolution des grandes infrastructures et des services

La question des risques encouru par les grandes infrastructures et les services à la population vis-à-vis du recul du trait de côte n'a pas été au cœur des débats pendant les rencontres.

Pour autant, les habitants qui les ont évoqués ont bien souligné les impacts profonds que le phénomène pourrait avoir sur le territoire. La possible coupure de la ligne de chemin de fer ou de la route du Lido de Sète impliquerait par exemple un important report de réseaux et de flux sur la partie nord de l'étang, déjà soumise à des tensions en termes de déplacement et de foncier. Or, ces infrastructures sont possiblement les premières à être impactées par le recul, notamment le passage de la RD60 au niveau de la plage des Aresquiers, dont la submersion impliquerait la disparition de l'un des accès au Lido. De la même manière, le canal du Rhône passant à proximité pourrait lui aussi être impacté par le phénomène. A cela s'ajoute un certain nombre d'équipements publics, des stations d'épuration notamment, dont la viabilité au terme des 100 prochaines années pourrait être remise en question .

De fait, ce parcours devra permettre d'interroger la place et l'avenir de ces grands équipements structurants pour l'avenir du territoire qui, de par leur dimension publique, peuvent aussi interroger sur les enjeux de solidarité sur le territoire.

Le parcours

Balade entre les étangs des Aresquiers aux zones humides de Vic-la-Gardiole

Quels sont les secteurs menacés par le recul du trait de côte ?

- Projection du recul du trait de côte à +30 ans (scénario médian)
- - - Projection du recul du trait de côte à +30 ans (scénario sécuritaire)
- Projection du recul du trait de côte à +100 ans (scénario médian)
- - - Projection du recul du trait de côte à +100 ans (scénario sécuritaire)

Les zones humides de Vic-la-Gardiole

2

5 min

Les Aresquiers

1

Les arrêts

5 minutes de trajet en bus

2 arrêts stratégiques, pour traiter

2 thématiques-clés

1 Quel avenir pour le lido et ses infrastructures (pont, canal, route) ?



2 Quel impact sur la station épuratoire et la voie ferrée ?





01

La plage et le pont des Aresquiers avec le Canal du Rhône



×× Secteurs estimés comme les plus à risques (1 réponse)



Secteurs estimés les plus vulnérables et annotés de 1 à 3 selon un ordre de priorité (2 réponses)

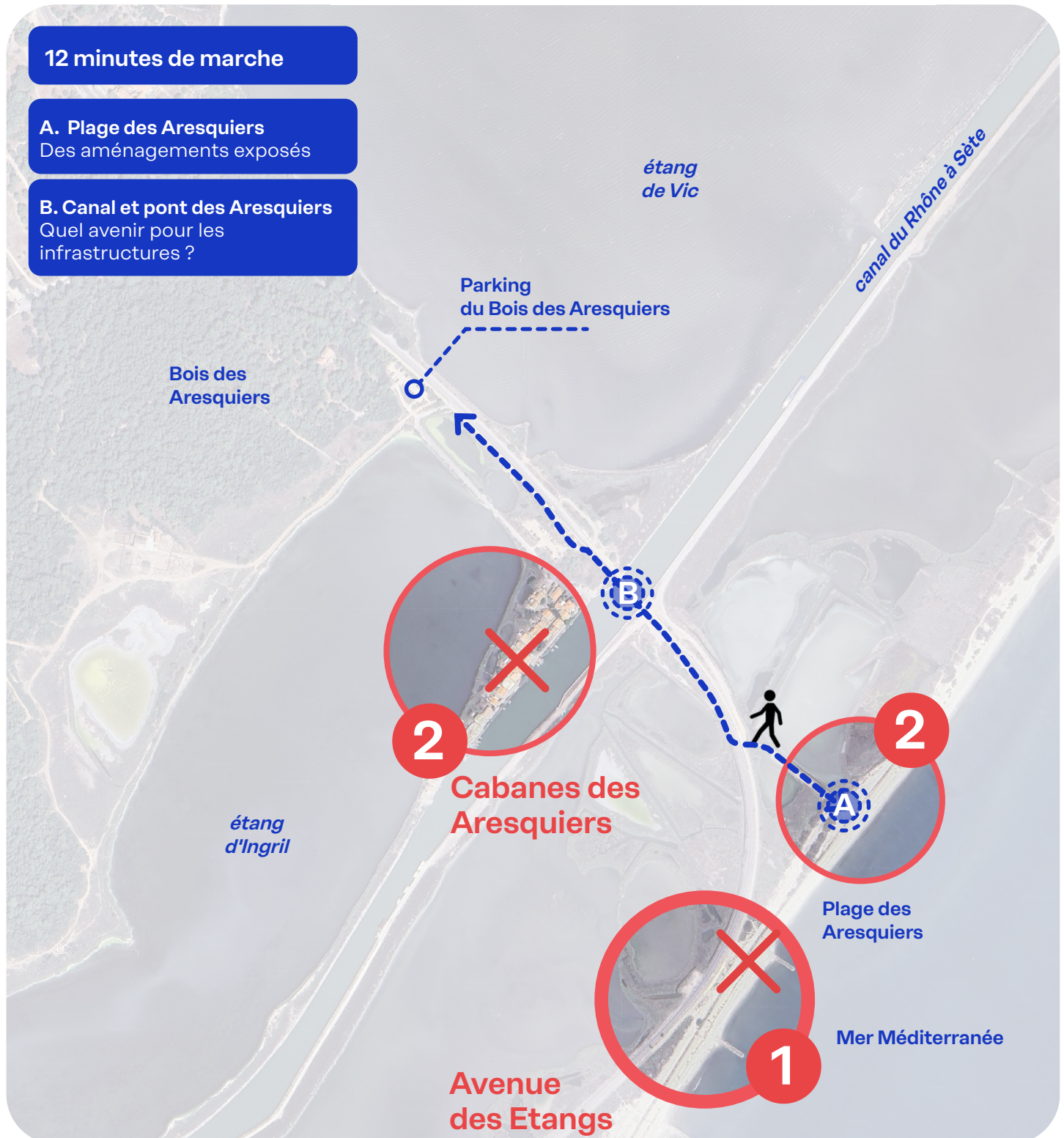
12 minutes de marche

A. Plage des Aresquiers

Des aménagements exposés

B. Canal et pont des Aresquiers

Quel avenir pour les infrastructures ?



Des infrastructures majeures pour la desserte du territoire et sur-fréquentées, mais dont la pérennité est à questionner

Quelques éléments clés :

+ 60 %

de trafic relevé les week-ends et en période estivale pour l'accès à la plage des Aresquiers

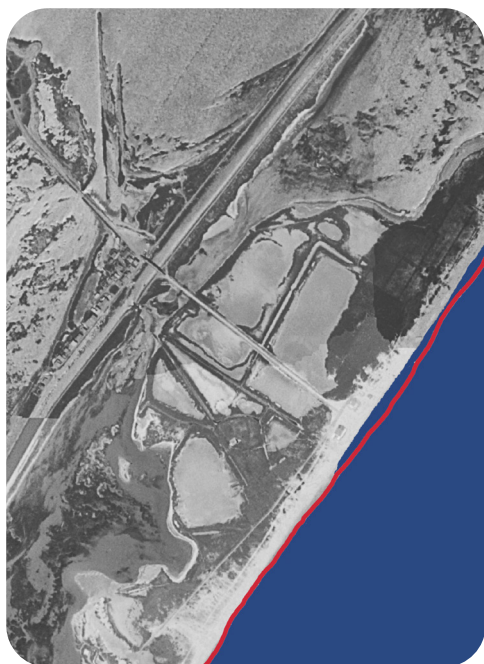
900 places

de stationnement relevées sur le secteur, face à une demande d'environ 1250 places

Des travaux importants déjà engagés depuis le XX^e siècle pour le maintien de ces infrastructures

Ces 20 dernières années en particulier, des travaux ont été réalisés pour en minimiser l'impact sur les milieux et le littoral, par exemple en déplaçant les parkings, en faisant reculer les voiries, et en engageant la renaturation des secteurs les plus fragiles.

1950 - 1965



2000 - 2005



2024

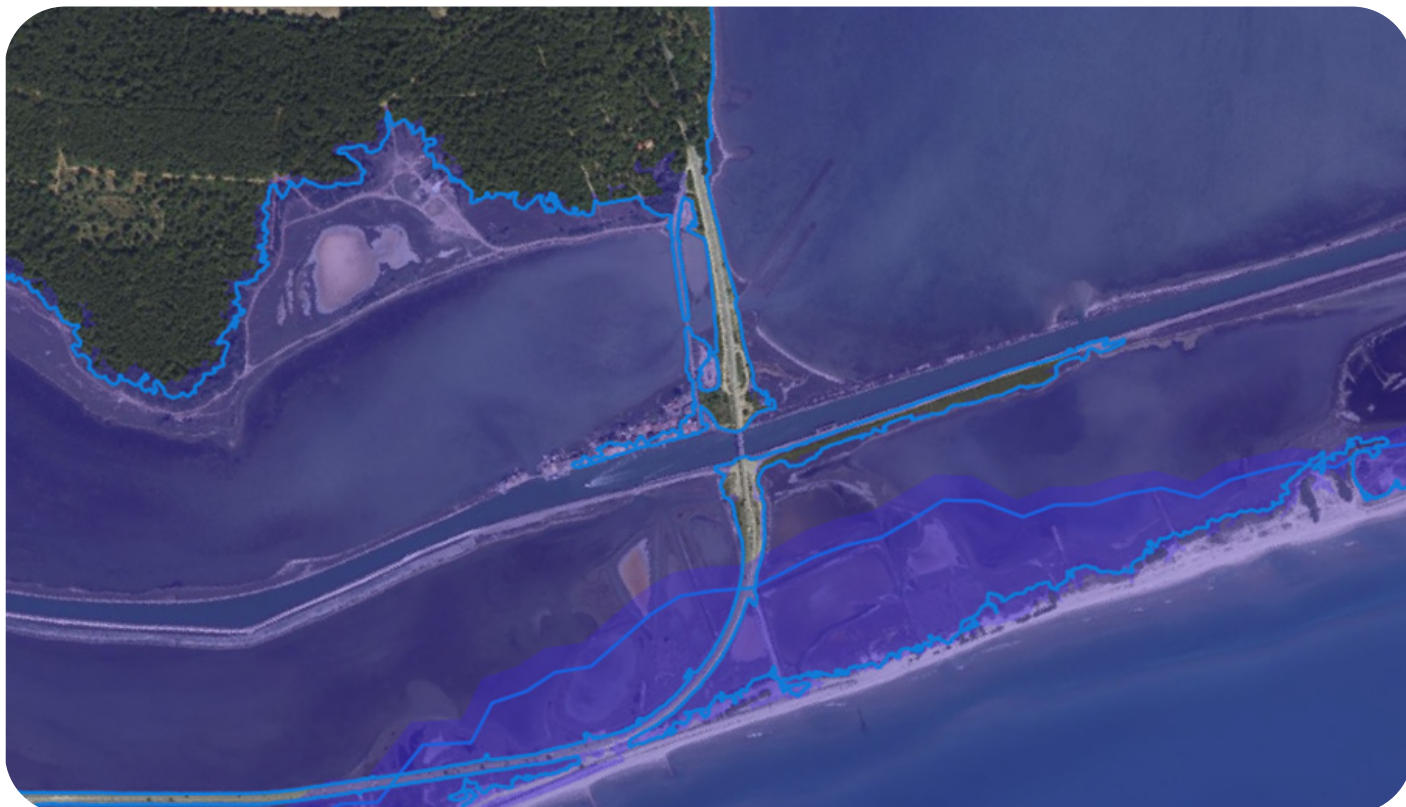


A l'avenir, des infrastructures menacées par le recul du trait de côte

Projection du recul du trait de côte à +30 ans



Projection du recul du trait de côte à +100 ans





Un secteur en partie préservé, peu habité mais très fréquenté pour son attractivité touristique

Quelques éléments clés :

29 habitations

menacées par le recul du trait de côte dans le hameau des Cabanes des Aresquiers

1 projet

de Maison du Littoral en lien avec le Mas Vieux

96 hectares protégés

entre le bois des Aresquiers, les Salins, et la plage des Aresquiers

50 000 visiteurs

du Bois des Aresquiers relevés entre juin et décembre 2022



Comment repenser les mobilités face à la disparition du lido de Frontignan ?

A moyen terme (30 ans) la route du lido de Frontignan sera inondée par la mer :

Comment imaginer le territoire à l'avenir si les routes des lidos ne sont plus praticables ? Quel avenir pour ces zones ? Comment faisait-on sans la route avant ? Comment faire à l'avenir ?

Semble-t-il possible de reporter les déplacements sur seulement un accès pour les lidos et à l'arrière de l'étang pour les autres déplacements ? De quelle manière faudra-t-il envisager les mobilités à l'avenir sur ces questions ?

Comment repenser la bonne desserte du territoire/répartir les flux à grande échelle ?

→ Les déplacements quotidiens dans le territoire se font **majoritairement en voiture**. La marche est privilégiée dans le centre ville et les habitants utilisent parfois le vélo. Le TER est privilégié pour aller à Montpellier. Certains participants mentionnent l'usage de bateaux.

→ La route permet de faire **vivre le territoire** et d'habiter Sète à l'année, même si plusieurs mentions sont faites d'**embouteillages fréquents**, surtout en saison touristique.

→ La transition des infrastructures doit passer par le développement d'autres mobilités, par exemple en créant des connexions bus/bateaux...

→ Réorganiser les flux sur le lido de Frontignan nécessite **de se concerter avec les autres agglomérations**, surtout en ce qui concerne le déplacement de certaines infrastructures.

Renaturé, le territoire sera plus attractif, mais il faudra prévoir des accès en cohérence avec la protection de la biodiversité.

Si les routes du lido ne sont plus praticables, la vie humaine n'y sera plus possible. Si on maintient les habitations, il faut garder/modifier/créer des infrastructures. Rendre la zone des Aresquiers à la mer implique de créer une autre route notamment pour la sécurité des habitants.



Conclusion

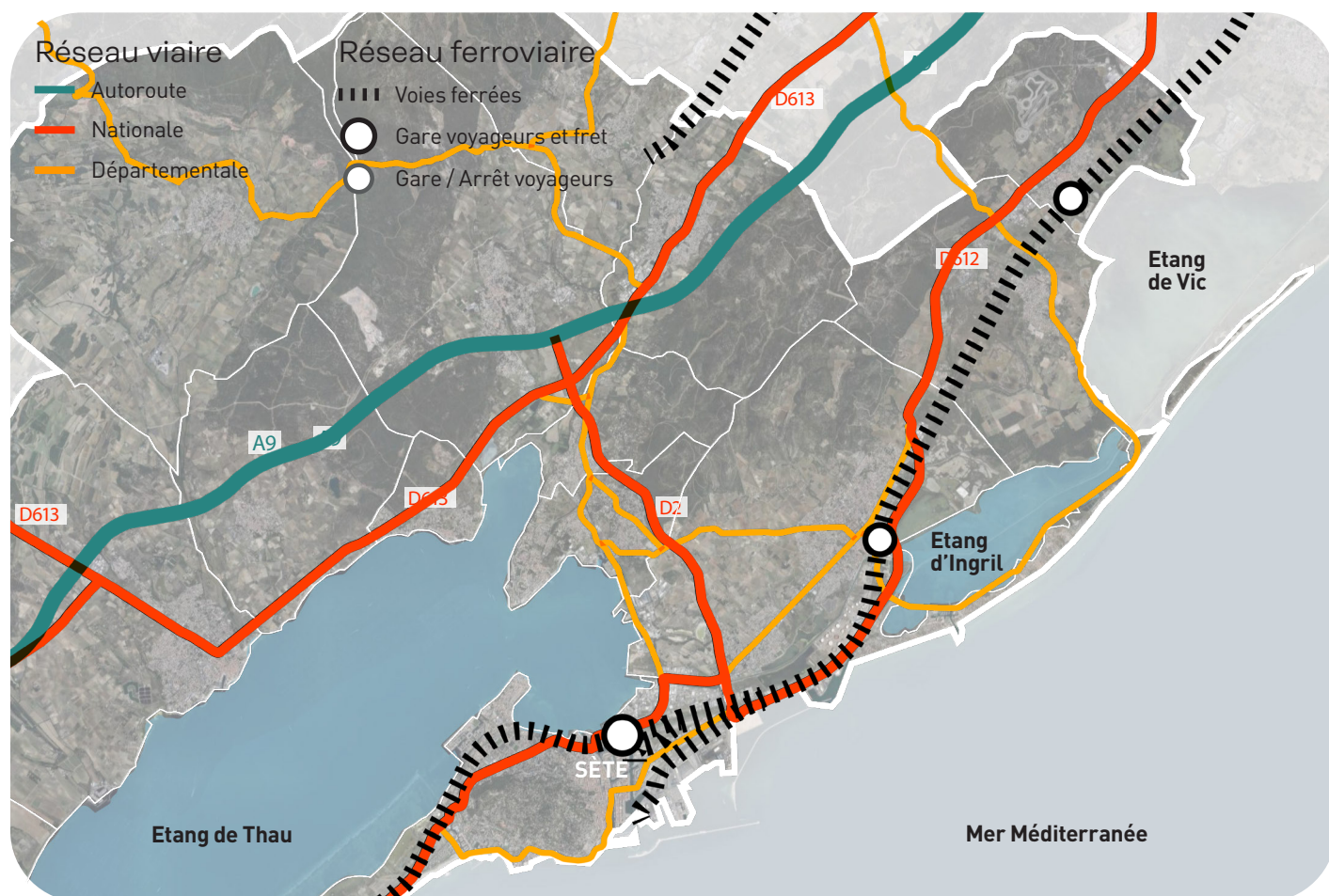
Synthèse de ce que nous retenons sur la question des mobilités au niveau des Aresquiers

→ Il y a un risque sur les mobilités au niveau des routes des lidos qui posent la question de continuer à pouvoir vivre dessus, mais les habitants s'interrogent sur la nécessité d'investir lourdement pour les préserver à moyen terme alors qu'elles seront potentiellement perdues à la fin

→ L'entretien des infrastructures doit être à la hauteur de leur nécessité économique, en particulier sur le sujet du canal.

→ Les participants s'interrogent sur la possibilité de travailler à d'autres types de mobilité pour continuer à circuler sur le territoire.

Il faudrait développer les modes doux terrestres; mais également fluviaux et maritimes. La zone des Aresquiers pourrait devenir une zone tampon, plus sauvage.





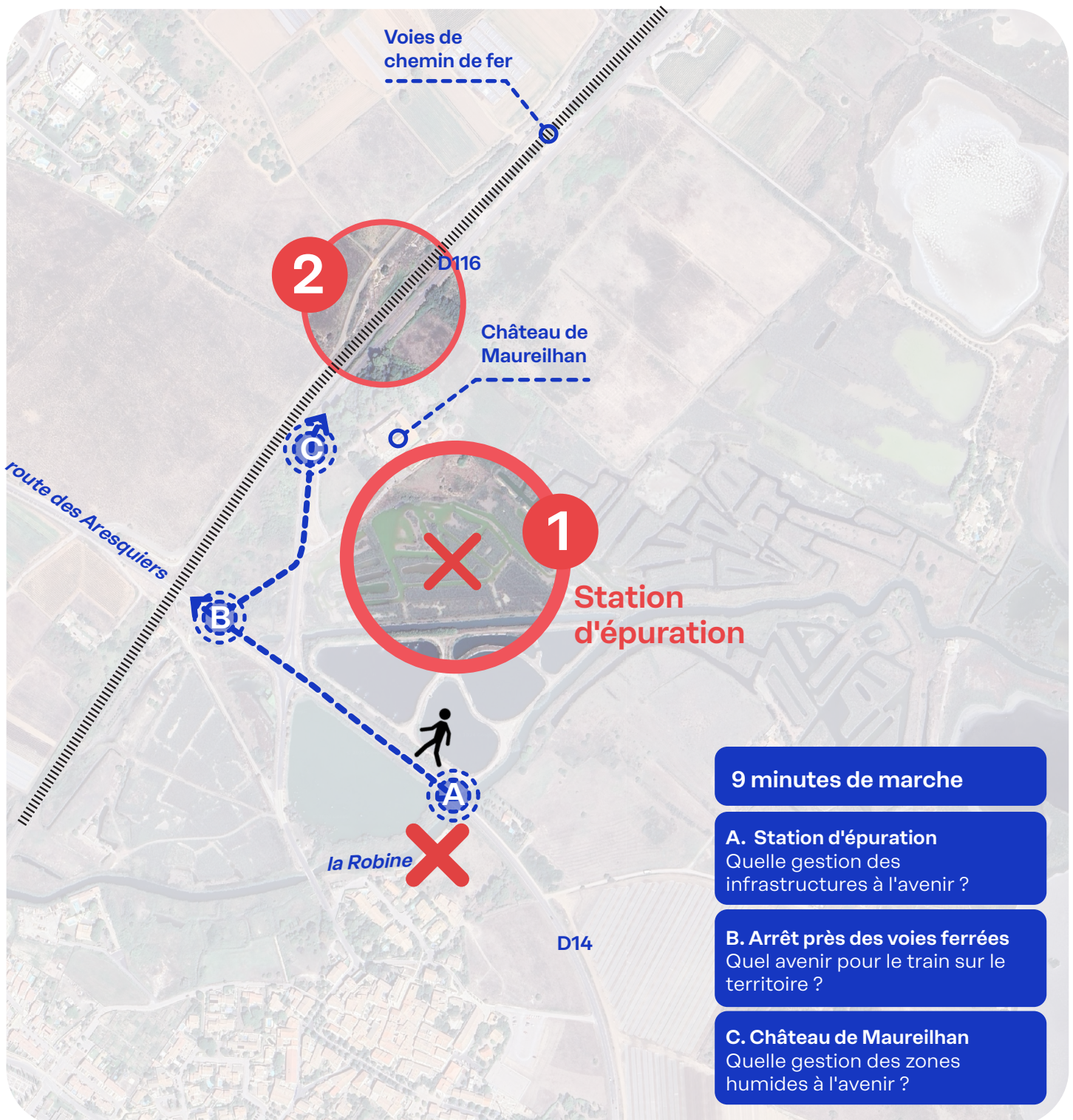
02

Les zones humides de Vic-la-Gardiole, la voie de chemin de fer et la station d'épuration



XX Secteurs estimés comme les plus à risques (2 réponse)

OO Secteurs estimés les plus vulnérables et annotés de 1 à 3 selon un ordre de priorité (3 réponses)





A l'avenir, des infrastructures menacées par le recul du trait de côte

Projection du recul du trait de côte à +30 ans

Scénario médian Scénario sécuritaire



Projection du recul du trait de côte à +100 ans

Scénario médian Scénario sécuritaire





Dans quelle mesure faut-il conserver les infrastructures de Vic-la-Gardiole face aux risques ?

Nous vous avons demandé...

Les infrastructures publiques et de proximité (écoles, bibliothèques, traitement des eaux, centres sportifs) sont particulièrement sensibles et ne doivent pas être exposées au risque :

Face aux risques qui vont se poser pour le territoire à l'avenir, qu'attendre du territoire en termes de services publics et d'infrastructures ? La solidarité territoriale permettra-t-elle de répondre à ces enjeux ?

Si certains espaces vont disparaître, notamment les zones humides, les zones en eau pourraient augmenter en surface. Est-ce une opportunité ou une menace ?

Faut-il intervenir pour conserver les infrastructures aux mêmes endroits en réduisant leur exposition au risque ou en facilitant leur évacuation, quitte à ce que les coûts soient importants, ou faut-il plutôt envisager leur déplacement ?

→ Concernant le potentiel déplacement des infrastructures, les participants insistent sur la prise en compte du rapport entre les coûts et les avantages. Il faut également prioriser les actions selon la nature des infrastructures : c'est-à-dire d'abord stabiliser les infrastructures à "risques" (stations d'épuration...), puis dans un second temps, demander aux populations de s'adapter.

→ Au delà de cet aspect financier, la plupart est d'accord pour dire qu'il faudrait réfléchir à un déplacement de ces infrastructures, y compris de transports, à conditions de garantir la bonne accessibilité au territoire.

→ Il faudrait dès à présent chercher et prioriser les investissements au regard des implications de la montée des eaux sur les infrastructures, et transformer la situation en opportunités pour le territoire.

→ Il sera primordial d'activer la solidarité territoriale, voire nationale, mobilisant les communes, l'agglomération, la Région, l'État...

Dans l'idée de maintenir une liaison ferroviaire avec les autres territoires, est-ce que le projet de nouvelle ligne Montpellier Perpignan semble être une réponse adéquate ?

→ La liaison LGV semble être une bonne réponse, à condition de l'adapter à des besoins type TER qui sont importants pour le territoire, tout comme la conservation du fret.

→ Faire de la gare de Sète un terminus ferroviaire risquerait selon eux de la déclasser vers une position secondaire dans le territoire.



Conclusion

Synthèse de ce que nous retenons sur la question de l'évolution des infrastructures à l'échelle de l'agglomération

→ Pour relever les défis posés par le recul du trait de côte, il faut construire une solidarité et une cohésion territoriale entre les communes de l'agglomération, notamment au travers des institutions et de leurs outils.

→ Sur ces questions de mobilité, ils s'interrogent sur un renversement de la centralité qui passerait plus par l'arrière de l'étang à l'avenir et de ce que cela impliquerait en termes d'organisation territoriale

→ Des pôles d'échange sont à structurer pour rendre efficace le passage entre différents modes de transports entre l'eau et la terre.

→ Les participants montrent une certaine inquiétude sur la disparition des infrastructures qui assurent la bonne desserte du territoire. Ils sont cependant ouverts à la possibilité de leur déplacement, à certaines conditions.

→ Ils observent qu'il faudra adapter les infrastructures à ces enjeux, notamment par l'innovation, la mutualisation et la réorganisation, et que cela passera par plus de solidarité territoriale.



Des avis assez rapprochés sur la transformation des infrastructures et les aménagements à préférer (4 réponses)

A

Des équipements et des aménagements inondables ?



B

Des protections à usages multiples ?





Un changement de paradigme ?



| Conclusion générale

| Une réflexion à engager maintenant pour l'évolution des grandes infrastructures et des services à la population

La balade a rassemblé une quinzaine de participants dont la majorité était installée sur le territoire depuis longtemps et donc conscients des impacts et des évolutions. La première partie des échanges ont beaucoup porté sur la question de la route et des mobilités.

La disparition de la route pose des questions de sécurité et d'évacuation de Frontignan plage, mais les habitants s'interrogent sur la pertinence d'investissements pour préserver une route qui doit finir par disparaître dans tous les cas. De fait, si Frontignan Plage et la route du Lido de Sète devaient disparaître, ils s'interrogent sur la possibilité d'aller vers des mobilités douces sur les zones les plus exposées, et des transports en communs et maritimes pour connecter le territoire.

Les habitants se sont aussi interrogés sur l'avenir des infrastructures maritimes comme le Canal, dont ils n'arrivent pas bien à évaluer l'apport pour le territoire. De même, le port a soulevé des questionnements vis à vis de l'avenir de ses activités et de son adaptation au changement climatique en vue de réduire ses émissions.

Dans la perspective où le linéaire du Lido entre Sète et Agde ne serait pas tenable, la ligne ferroviaire Paris - Montpellier - Sète deviendrait un cul-de-sac. Le territoire perdrait à la fois une connexion directe avec le territoire national en faisant de Sète une possible banlieue de Montpellier et menaçant la desserte de la future LGV. Le déplacement de la gare à l'arrière de l'étang serait à leurs yeux le symbole d'une transformation plus profonde du territoire du fait du recul du trait de côte. Ils imaginent que le territoire va mécaniquement se réorganiser avec un déplacement de la centralité, notamment économique et infrastructurelle, sur l'arrière du bassin.



Défis d'infrastructure côtière et de transport



Questions de sécurité et
d'évacuation



Investissements dans les
routes et alternatives de
mobilité



Impact sur les infrastructures
ferroviaires



Rôle des infrastructures
maritimes



Réorganisation économique
et centrale