Des voyages

Maryse Verfaillie
17 octobre 2011

Week-end au soleil de la Méditerranée. Montpellier-Sète-La Grande Motte. Les villes et l'eau. 16-17-18 septembre 2011

Le voyage a été organisé par Maryse Verfaillie, pour les Cafés géographiques de Paris.
Les littoraux ont été étudiés par :
Gabrielle Labescat, urbaniste, spécialiste de l'aménagement touristique du littoral métropolitain et par Tony Rey, enseignant à l'Université Montpellier III, géomorphologue, spécialiste des littoraux languedociens et membre des Cafés géographiques de Montpellier.
Ce projet a vu le jour aussi, grâce à l'amitié de deux autres Montpelliérains, membres des Cafés géo de Paris, Gloria et Jean Pierre Huet.

-Extrait de la carte Michelin

Deux thématiques ont été développées pendant ce week-end.
- La gestion des eaux continentales, fluviales et maritimes a été étudiée en relation avec la croissance de la métropole du Languedoc-Roussillon et avec le développement du tourisme de masse sur un littoral jusqu'ici épargné. Cet espace est aujourd'hui menacé par l'érosion et le retrait du trait de côte.
- L'étude urbaine de Montpellier, Sète et La Grande Motte a permis de comparer trois constructions urbaines fort dissemblables par leur taille, leur dynamisme et leurs fonctions.

Deux versions du compte rendu de ce voyage vous sont proposées, écrites par Maryse Verfaillie, Gabrielle Labescat, Tony Rey et Michel Giraud. La version courte, est suivie par une version longue accessible par un lien pour ceux qui veulent approfondir leur savoir.

Samedi 17 septembre 2011

La première journée, consacrée aux littoraux, est parcourue en autocar d'ouest en est, de Sète à La Grande Motte.
Longtemps cette côte inhospitalière a limité la présence humaine. La nature a été modelée par les courants marins, les alluvions charriées par le Rhône et les fleuves côtiers. Ils ont formé des lidos, c'est-à-dire d'étroits cordons littoraux enserrant des lagunes d'eau saumâtre, interrompus par des graus, chenaux naturels par lesquels les fleuves côtiers se fraient un passage vers la mer. Les grands travaux de Colbert (1666-1668) puis ceux de la mission de 1963 ont bouleversé ces paysages.

- carte de Sète

Sète, « île singulière » réunie à la terre par deux étroites langues de sable, est la seule implantation ancienne sur le littoral.
La colline calcaire du mont Saint Clair, entre l'étang de Thau et la Méditerranée a permis à Colbert le creusement d'un port au débouché du canal du Midi (canal des Deux Mers) et du canal du Rhône à Sète. Les travaux ont été réalisés par Pierre Paul Riquet. Aujourd'hui, Sète est un port de pêche, de commerce, de liaisons avec le Maghreb et aussi un port de plaisance. Elle se laisse admirer depuis les panoramas du sommet du mont Saint Clair.
La ville neuve se glisse au pied de la colline, coupée de canaux sillonnés par des embarcations de toute taille.
A l'ouest, la ZAC de Villeroy (1997-98) a reçu des logements, des équipements publics et des espaces réservés au tourisme. Mais très vite, une sauvegarde du Lido de Sète à Marseillan doit être réalisée pour préserver le cordon dunaire.

Le lido de Sète à Marseillan : organiser le repli stratégique et expérimentations de techniques souples (Tony Rey)

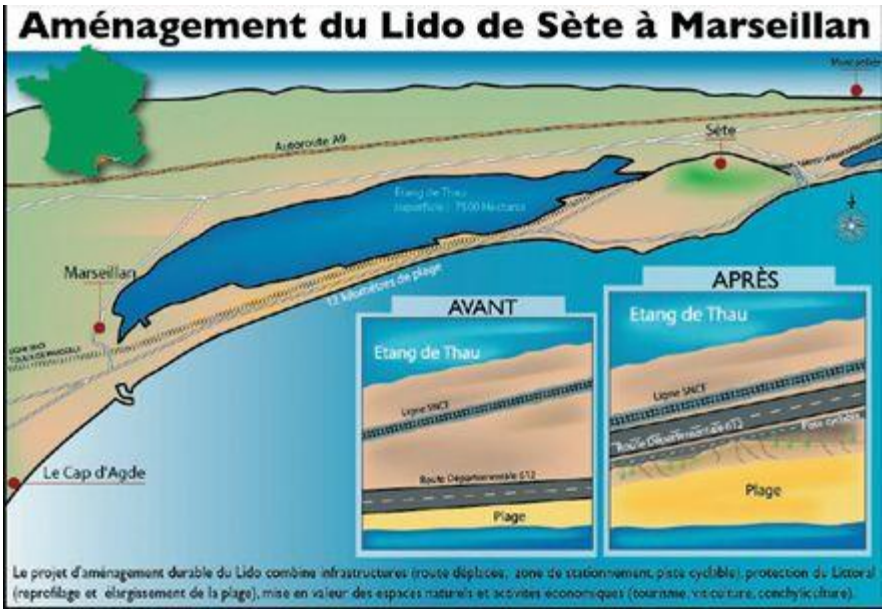
De Sète à Marseillan, une côte basse sableuse « le Lido » s'étire sur une 11 kilomètres de long et de 1 à 2 moins de deux kilomètres de large en séparant l'étang de Thau de la Méditerranée. La partie nord est depuis longtemps privée de sédiments faute de source de sédiments, l'érosion est aggravée par la présence de la route littorale construite en haut de plage. Par conséquent, on estime à 45 ha la perte de surface entre 1954 et 2000. Pour protéger les plages sableuses du lido et protéger l'urbanisation présente sur cet espace, des ouvrages lourds de protection « les brise-lames » ont été installés entre 1981 et 1993. Malgré une efficacité, toute proportion gardée, très localisée, ils ont surtout aggravé l'érosion en aval en piégeant les sédiments. Ainsi la route qui longe la plage sur 11 km du lido est de plus en plus souvent inondée et par endroits détruites par les vagues, même au cours des tempêtes hivernales. Cette route constitue un enjeu stratégique important car elle dessert les villes de Marseillan, Agde et Sète, ce qui constitue un trafic journalier important. D'autres enjeux sont présents le long du lido, économiques avec le vignoble de Listel, touristiques (plus de 800 000 visiteurs par an) et patrimoniaux.

La variété des enjeux et la complexité des solutions a priori envisageables ont conduit les acteurs concernés à mener une réflexion en plusieurs étapes : diagnostic des aléas, des enjeux environnementaux, socio-économiques et scénarios multicritères... Réflexions et études amorcées en 2000 ont révélé la nécessité de mettre en uvre un repli stratégique et de restauration d'une dynamique littorale « moins contrariée ».

Voici une liste des actions en cours depuis 2007 - fin prévue en 2011 :
- Recul de la route le plus loin possible, mais il se pose le problème de la voie ferrée et du domaine viticole de Listel
- Rechargement artificiel en sable : 600 000 m3
- Restauration de la plage et du cordon dunaire
- Expérimentation de techniques récentes : atténuateur de houles, drainage de plage...
- Réorganisation de l'accès et de la circulation : piste cyclable, 3 parkings...

Ce repli stratégique est cours de finalisation. Celui-ci a été possible car les enjeux humains et matériels le permettaient. Par ailleurs la faisabilité des actions a été rendue possible par des financements élevés : le montant global du projet a été estimé à 55 Millions d'euros -20%

Europe, 30% Etat, 15% Région LR, 15% Département, 20% Thau Agglomération-. Une telle opération nécessite de rassembler l'ensemble des acteurs techniques et politiques. L'autre défi consiste à ce que ces acteurs remettent en cause leurs outils et leurs solutions traditionnelles. Enfin, une difficulté réside dans les incertitudes liées à la mise en uvre de techniques nouvelles.



La pause déjeuner le long d'un canal de Sète a permis de découvrir la tielle et d'autres dégustations de spécialités sétoises, inspirées de pêcheurs venus d'Italie.

Le cordon littoral jusqu'à La Grande Motte
Une heure de route en autocar, sur la route la plus littorale, nous dévoile des paysages très plats mais cependant très variés. D'abord, la mer de vigne qui produit le célèbre muscat de Frontignan, puis une succession de paysages marins où la nature résiste de moins en moins à la volonté anthropique. Le plan d'aménagement du littoral du Languedoc Roussillon, décidé en 1963, a tout bouleversé, pour le meilleur et pour le pire... comme nous pouvons le constater à la plage Les Aresquiers.

Les restaurants de la plage des Aresquiers à Frontignan
(Tony Rey)
La plage des Aresquiers est caractérisée par un fort recul. Sur ce site du conservatoire du littoral depuis 1978, deux restaurants construits sur la plage ont été victimes de l'érosion côtière.
L'érosion sur ce site est continue mais à des vitesses variables.
0,3m/an de 1954 à 1995
4 m/an de 1995 à 2001 !
1,7m/an de 2001 à 2004.

L'accélération de l'érosion entre 1995 et 2001 s'explique par :
la succession de **19 tempêtes durant 3 années consécutives** (de 1995 à 1997). Face à ce travail de sape, la capacité de résilience de la plage fut difficile.
Les enrochements devant les deux restaurants ont été contre-productifs, ils accélérèrent les processus d'érosion.

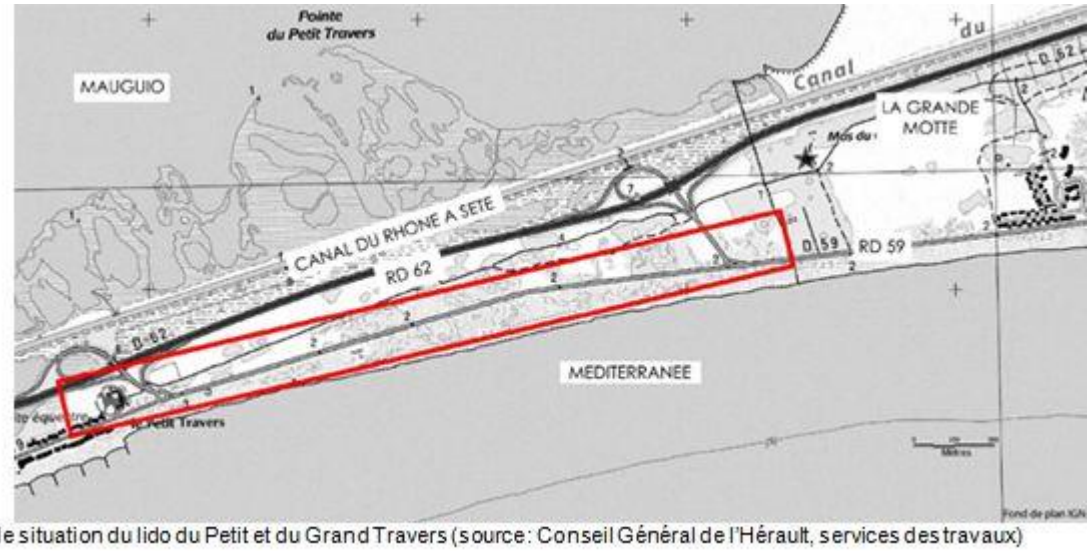
L'emprise spatiale des restaurants et des parkings a limité la mobilisation du stock sédimentaire de la plage. Ces bâtiments constituaient alors un noyau dur sur la plage.

Après une succession de dégâts et de reconstructions non autorisées, les restaurants ont finalement été détruits **après 7 années de procédures judicaires** (le premier en 2003, le second en 2005) ; les enrochements ont été en partie retirés.
Aujourd'hui la partie orientale de la plage n'est plus protégée, les risques d'inondation de la route sont importants. Plus à l'ouest, une série d'épis est censé stabiliser et/ou ralentir les rythmes d'érosion. Un cordon de galets est régulièrement formé par les services techniques de manière à faire face aux tempêtes hivernales et ainsi réduire les risques de submersion marine sur la route et les étangs en arrière. Ganivelles (pieux) dans la mer et tamaris aux racines arrachées révèlent une érosion continue en dépit des quelques actions menées sur ce site. Notons que la plage des Aresquiers évolue surtout par à-coup lors des tempêtes, et que ces mêmes tempêtes, qui prélèvent les sédiments de la plage peuvent les déplacer plus en aval sur les plages de Frontignan qui profitent alors momentanément d'un surplus de sédiments.

La présence humaine est encore limitée autour de **Villeneuve lès Maguelonne** qui fut un port et un fief pontifical, avant d'être ensablée. Puis tout change à partir de **Palavas-les- Flots** port de pêche devenu avec le premier train à vapeur inauguré en 1872, la première plage des Montpelliérains. Sans discontinuité voilà Carnon-Plage, plus récente et hérissée de résidences peu gracieuses.
La route est implantée sur le cordon littoral, entre les dunes. Ici aussi le recul du trait de côte est alarmant. D'ailleurs, la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon a lancé un plan de sauvetage du Lido Petit et Grand Travers.

Lido du Petit et du Grand Travers - Présentation du site
(Gabrielle Labescat)

Le Lido du Petit et du Grand Travers s'étend sur trois kilomètres entre la mer Méditerranée et l'étang de l'Or, de Mauguio Carnon (à l'Ouest) à la Grande Motte (à l'Est). Entre ces deux zones urbanisées, le lido est un espace naturel sensible supportant une fréquentation annuelle évaluée à plus d'un million et demi de visiteurs. Il constitue à la fois une zone naturelle de grand intérêt patrimonial, qui abrite l'un des systèmes dunaires les mieux conservés du littoral héraultais, et l'un des espaces de loisirs les plus prisés par les habitants du bassin de vie de Montpellier et des communes gardoises proches, ainsi que par les touristes.

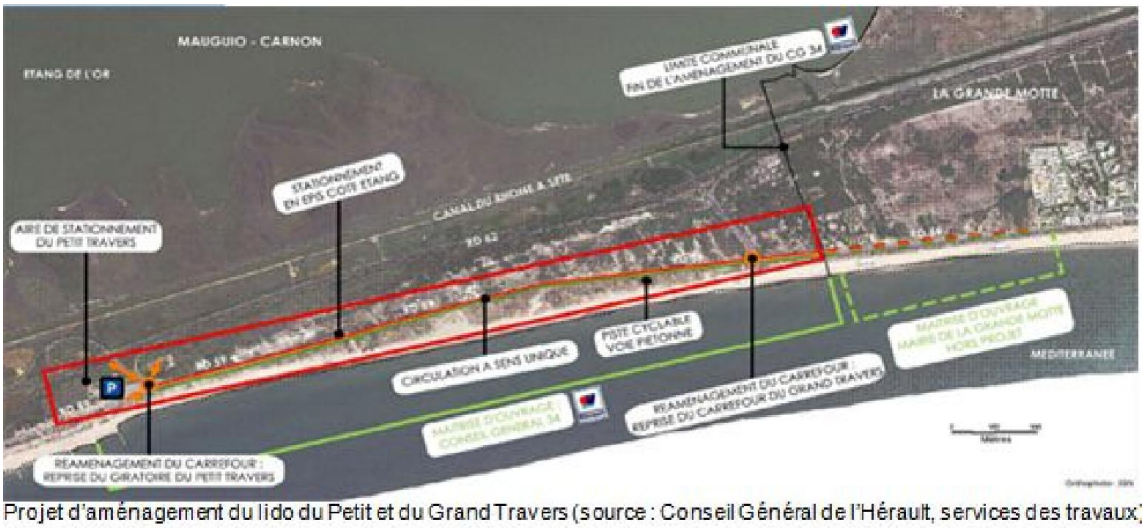


Plan de situation du lido du Petit et du Grand Travers (source : Conseil Général de l'Hérault, services des travaux)

L'érosion naturelle, particulièrement forte sur cet espace, a fait reculer la plage de plus de 40 mètre depuis 1989, dans la partie la plus menacée, faisant craindre la disparition complète et définitive de celle-ci, en une quinzaine d'années. Ce phénomène est accru par le stationnement des véhicules sur les côtés de la route longeant la plage construite (RD 69), qui fragilise davantage le cordon dunaire.

La protection de ce site naturel constitue un enjeu environnemental fort pour lequel l'État, le Département de l'Hérault, les communes de Mauguio Carnon et de la Grande Motte ainsi que le Conservatoire du Littoral travaillent de concert.

Dans un objectif de préservation du site, plusieurs phases de travaux ont permis de réaliser des aménagements en vue de la protection et l'aménagement durable du Lido du Petit et du Grand Travers :

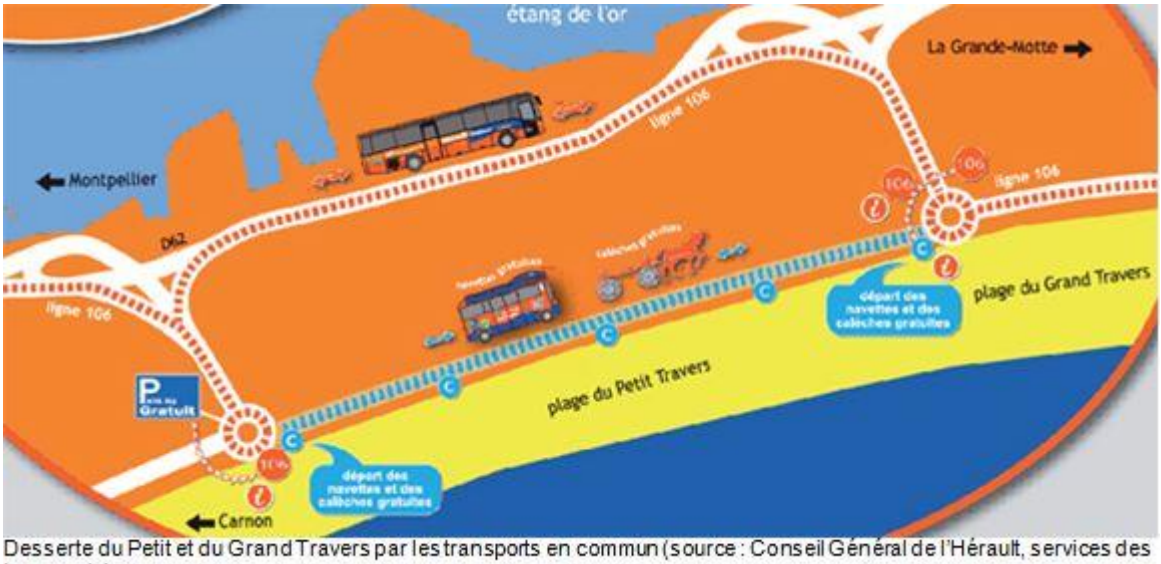


Projet d'aménagement du lido du Petit et du Grand Travers (source : Conseil Général de l'Hérault, services des travaux)

:

Aménagement de la plage : rechargement en sable
Equipements de confort : installation de sanitaires, matérialisation des accès trans-dunaires
Circulation : déplacement du giratoire du petit travers, mise en sens unique de la RD59 de

Mauguio Carnon vers la Grande Motte
Stationnement : création d'un parc de stationnement paysagé de 517 places sur le Petit Travers, suppression des stationnements le long de la RD59 côté mer
Déplacements doux : prolongement de la voie cyclable de la commune de la Grande-Motte, implantation de supports pour le stationnement des cycles
Transports en commun : mise en place d'un double système de navette : car de Montpellier au Petit Travers, minibus et calèches sur toute la longueur du lido entre le Petit et le Grand Travers



Desserte du Petit et du Grand Travers par les transports en commun (source : Conseil Général de l'Hérault, services des transports)

Ces travaux ont fait l'objet de procédures de concertation entre les différents acteurs publics et privés concernés (services publics, plagistes, associations locales...) et des enquêtes d'évaluation des travaux ont permis d'évaluer la satisfaction des usagers.
Ces aménagements ont contribué à répartir les flux de visiteurs de manière plus homogène sur le site en organisant la circulation et le stationnement à des endroits stratégiques. Néanmoins, des aménagements restent encore à réaliser afin d'assurer la protection du site de manière durable.

Et puis, surgit, un spectacle qui ne peut laisser personne indifférent : La Grande Motte !

La Grande Motte

C'est l'archétype des stations créées à partir des années 60. Conçues comme des villes nouvelles, elles ont été dotées de toutes les infrastructures possibles.
La Grande Motte, comme Chandigarh ou Brasilia est née de l'imagination d'un seul architecte, Jean Balladur. Entièrement dédiée au tourisme balnéaire, cette cité est mondialement connue pour ses pyramides alvéolées exposées au midi. Elles dominent le port de plaisance et les longues plages de sable. Autour, une oasis de verdure (palmiers, lauriers-roses, pins d'Alep) abrite des villas. La mise en scène végétale est somptueuse...
Le succès fut au rendez-vous, trop peut-être, car l'urbanisation est devenue continue. Le réseau routier est saturé. L'espace littoral, trop convoité, est en danger.

Dimanche 18 septembre 2011

La deuxième journée est consacrée à Montpellier. Autoproclamée « surdouée » Montpellier brasse depuis des siècles des populations venues des deux rives de la Méditerranée et issues des trois religions du Livre. Elle est aussi depuis 800 ans une ville jeune et festive, avec plus de 60 000 étudiants. Elle connaît un boom démographique ininterrompu depuis 60 ans. Elle pousse comme un champignon !
Un maire exceptionnel, dans tous les sens du terme, a voulu canaliser la croissance urbaine et doter sa ville des équipements les plus variés et les plus somptueux. Cette mégalomanie s'affiche sans complexe.

L'axe structurant est- sud-est.
Le projet urbain de Georges Frêche est de relier Montpellier à la mer, éloignée de plus de 10 km. A partir de la Place de la Comédie, selon un axe sud-est va surgir une véritable ville

nouvelle. Nous quittons rapidement la place de la Comédie, la dalle du Triangle et le complexe commercial du Polygone pour nous attarder dans Antigone, quartier réalisé dans les années 1970.

18. **Montpellier, le quartier Antigone.** *Une architecture hardie, image d'une ville dynamique du Sud.*

Antigone, c'est un quartier d'allure néo-classique, qui allie plus ou moins subtilement les règles d'architectures issues du passé et les technologies les plus avancées. La création de la ville nouvelle a été confiée à l'architecte catalan Ricardo Bofill qui a attiré à son tour de nombreux architectes de grande renommée. Les réalisations, plus prestigieuses les unes que les autres se succèdent selon un ordonnancement des plus rigoureux avec des perspectives géantes jusqu'à l'Hôtel de Région. Une multitude de places, de fontaines, de jets d'eau, d'arbustes permet au piéton (les voitures ne sont pas autorisées) une traversée tranquille et agréable.
Le deuxième segment du projet s'articule autour du Lez.
Le Lez, modeste mais impétueux fleuve côtier prend sa source au nord de la ville et déroule un serpent d'eau de 17 km jusqu'à la mer.

Le Lez en crue

D'Antigone à Port Marianne, la captation des sources du Lez et le confortement des berges ont été à l'origine du renouveau urbain de la ville. La gestion hydraulique est au c ur du projet Eco Cité de Montpellier vers la mer, qui dessine un nouvel axe de développement sur 450 ha.
Une promenade le long du Lez nous fera découvrir les « derniers champignons » : Richter, le nouveau campus universitaire et le bassin Jacques C ur sur lequel va s'afficher, dès l'automne, le nouvel hôtel de ville, réalisé par Jean Nouvel.

Nous remontons le Lez, pour un déjeuner en commun sur l'Esplanade de l'Europe. Puis le tram n° 1 nous ramène à la Place de la Comédie.

L' Ecusson, le vieux centre de Montpellier a été piétonnisé et rénové

La place de la Comédie avant sa rénovation

Il est classé et protégé en raison de sa richesse architecturale. Cette accumulation de richesses s'explique par les trois fonctions essentielles de la ville à partir du Moyen Age :

- Fonction de passage entre le Nord et le Sud de l'Europe qui crée une accumulation marchande et des flux de pèlerins sur le chemin de Saint Jacques de Compostelle (Camin Roumieu)

- Implantation dès le XII è s d'une faculté de médecine qui donne à la ville une renommée exceptionnelle, d'autant plus que les seigneurs Guilhem ont autorisé quiconque, quelles que fussent sa religion et ses origines à enseigner. La ville attire une communauté juive de juristes, médecins, poètes et philosophes qui contribuent au développement économique et intellectuel. Elle sera aussi un haut lieu de la Réforme et les luttes religieuses détruiront la presque totalité des églises.

- Enfin, avec l'arrivée du chemin de fer et l'essor du vignoble, la cité pourra profiter de la rente foncière.

Sur les traces de Jacques C ur et de Rabelais, la vieille ville offre un dédale de rues :

* Le Montpellier médiéval tout en pierre blonde de Beaulieu : l'hostal est à l'origine de la demeure classique, expression de la prospérité d'une ville ouverte sur l'Orient avec ses poivriers, ses changeurs de monnaie et ses marchands drapiers.
* La rue de l'Ancien Courrier, bordée d'hôtels particuliers du XVII è et XVIII è qui ont abrité entre autres, le roi Jacques d'Aragon, un temps possesseur de la ville et la famille de Montcalm.
* La ville du XIX è, entre la Place de la Comédie et la toute nouvelle gare : les façades

s'animent de décors exubérants, les hôtels particuliers deviennent des immeubles locatifs de style haussmannien... Autour des grands boulevards qui remplacent les anciens remparts, la ville se pare d'édifices de spectacle, d'espaces verts, de halles et de musées.

Maryse Verfaillie, Gabrielle Labescat, Tony Rey.

La version longue

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net