

# Rapport du CGEDD

Conseil général de l'environnement et du développement durable  
Ministère de la transition écologique

## Le tombolo Ouest et la route du sel

Présentation de Patrice RESCH

# Le tombolo ouest et le classement de la presqu'île

2000 -2005

## Le rapport du CGEDD

A partir du début des années 1960, la presqu'île de Giens a connu des évolutions accélérées de son paysage, jugées délétères : urbanisation mal maîtrisée, fréquentation touristique intense avec envahissement des espaces et captation des vues par la voiture.

Pour fluidifier une circulation dans une presqu'île de plus en plus congestionnée (l'été principalement), on a créé un nouvel axe routier, sur le tombolo ouest, baptisé "la route du sel". Or, celle-ci en "durcissant" le tombolo en a renforcé la fragilité face à l'érosion marine, phénomène désormais bien connu.

**En 2000**, le dossier d'enquête administrative préalable à ce classement *précise parmi les « menaces et dysfonctionnements »... « la déstabilisation physique du tombolo et plus particulièrement de la flèche ouest »*. Le rapport précise que *« Le phénomène a été repéré après les emprunts de sable au XIXe siècle pour Toulon » et qu'« Il a été considérablement aggravé par la construction de la route du sel vers Giens qui a créé un point dur s'opposant aux évolutions naturelles de la flèche ouest détruisant la végétation qui fixe la dune, induisant des stationnements anarchiques et un piétinement continu particulièrement déstabilisant »*.

# Le tombolo ouest et l'opération grand site

## Rapport du CGEDD

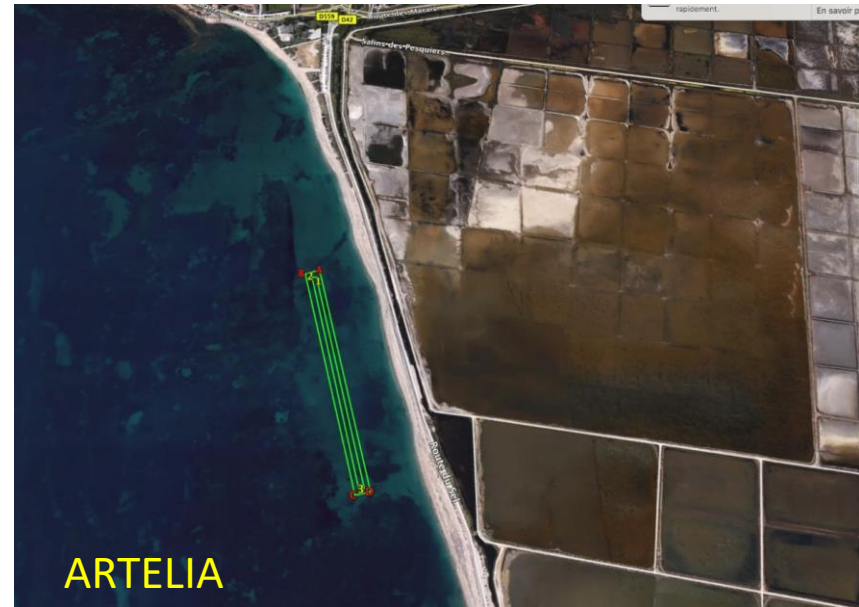
La réelle complexité des sujets à traiter dans un espace restreint et contraint qui héberge plus de 3 000 habitants permanents et accueille près d'un million de visiteurs chaque année, explique sans aucun doute sa durée. (2007-2019)

### **1.4. En 2019, une opération grand site (OGS) pour aider à répondre de façon concertée et partenariale à ces menaces, notamment sur le tombolo ouest .**

On rappellera que si le classement d'un site est une reconnaissance par la Nation de ses qualités paysagères exceptionnelles qui emporte servitude d'utilité publique, une OGS est une démarche d'essence locale, volontaire et reconnue par l'Etat qui l'accompagne. Elle vise en priorité à prendre à bras le corps les questions de sur-fréquentation ou mal-fréquentation qui menacent un site classé et à préparer la labellisation d'un territoire, en général plus étendu que le site classé lui-même, comme Grand Site de France (GSF), *sur la base d'un projet plus complet de développement durable.*

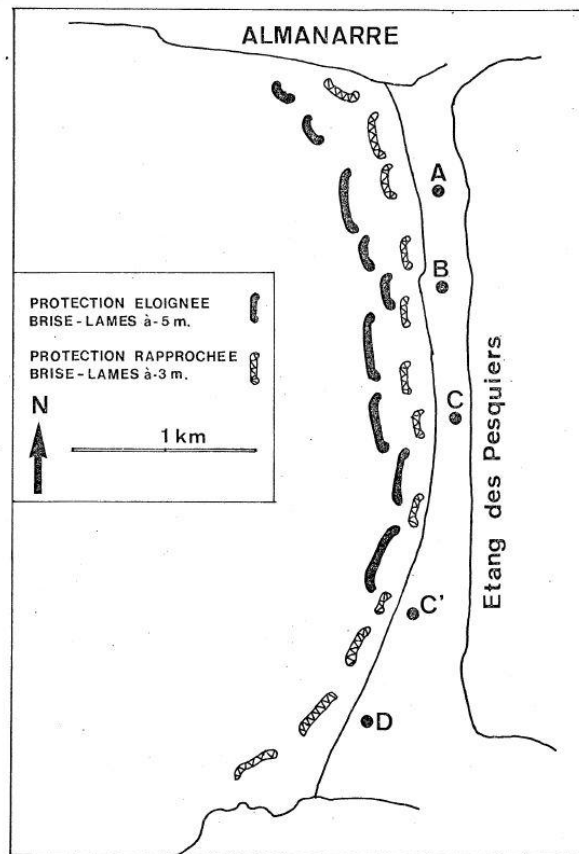
# La digue ARTELIA, de quoi on parle ?

ARTELIA « *On sait que la digue sécurisera la zone sensible mais on reste humble sur les effets qu'elle génèrera sur le transport des sédiments* »

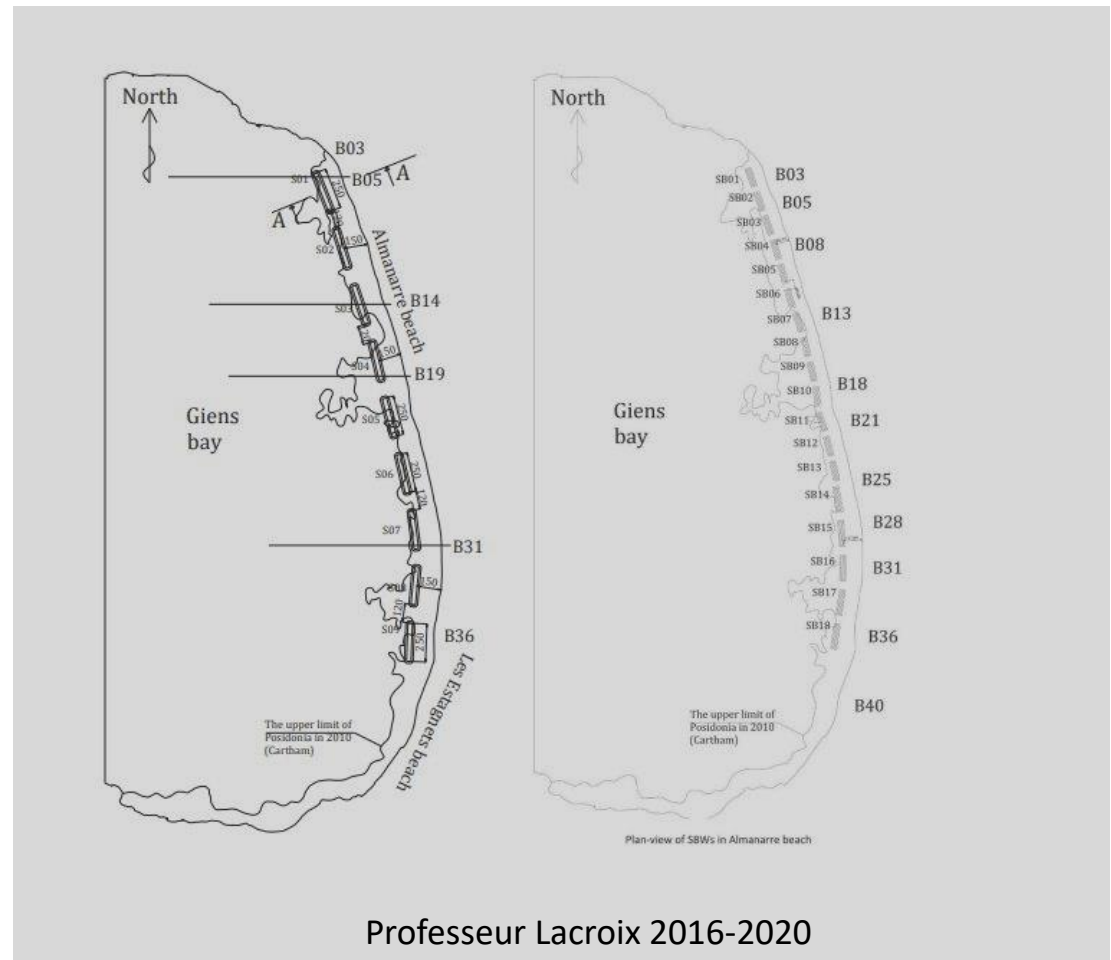


La digue ARTELIA ne fait que 450m, le journal a représenté une digue de plus d'un km de long

ARTELIA :2,5 ME comprend un suivi qui pourrait consister en un rehaussement de digue un rallongement ou des digues complémentaires. Rien n'est figé ».



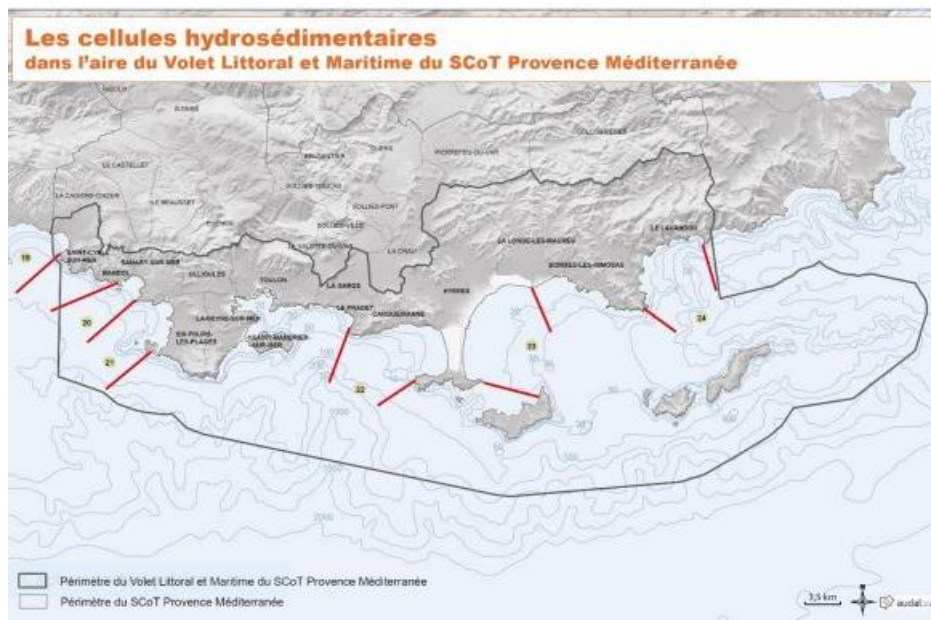
M. BLANC 1973



# Rapport du CGEDD

## (Conseil Général Environnement et Développement Durable)

M. LE NEANNEC précise que la caractérisation des cellules hydrosédimentaires est un préalable avant les études opérationnelles : pour le Ceinturon, une étude à l'échelle de la baie est demandée.



### L'importance des cellules hydrosédimentaires.

Cette remarque précise que l'étude ne doit pas se cantonner au droit de la partie la plus fragile mais, dans le cas du tombolo ouest, elle doit concerner au moins l'ensemble du tombolo.

ARTELIA aurait dû présenter une étude concernant l'ensemble du tombolo avec certainement un chapelet de digues comme le montre le professeur Lacroix.



# La digue ARTELIA.

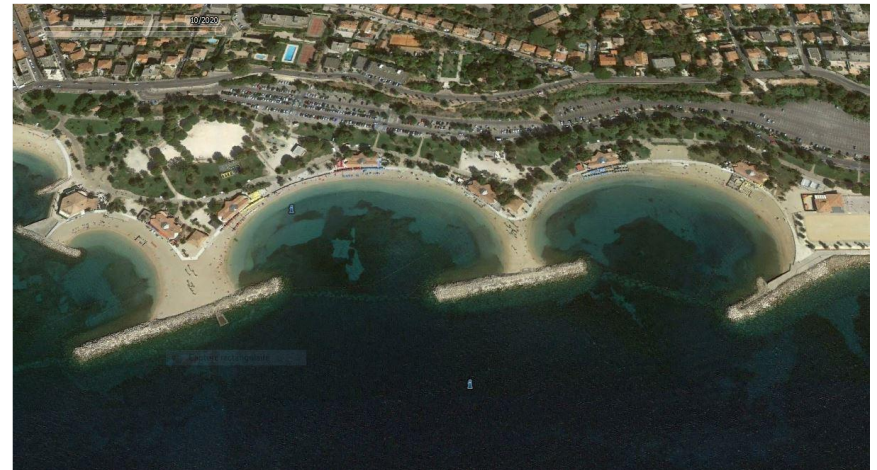
« La digue proposée, et intégrée dans le modèle numérique, présente les caractéristiques suivantes : 450 m de long, crête de 10 m de large, arasée à -1 mCM.  
Elle se situe à environ 150 m du littoral »

## Les connaissances actuelles donnent ces indications

Pour un brise-lames submersible, on peut estimer que l'amortissement de la houle qu'il provoque est égal à 50% si l'ouvrage est arasé à une cote voisine du niveau de l'eau au repos.

Lorsque l'ouvrage est plus long que la distance qui le sépare du rivage, il se crée un tombolo entre l'ouvrage et le rivage.

Le professeur Lacroix confirme ce problème qui engendre d'importantes conséquences et a proposé des digues beaucoup plus courtes.



# Le brise lame ARTELIA est irréversible :

## Rapport du CGEDD

Face à cette situation, lorsque l'implantation d'un ouvrage s'avère réellement nécessaire, ce qui par ailleurs reste à démontrer au cas d'espèce, les conséquences de son installation doivent faire l'objet d'un suivi régulier et partagé au regard des prescriptions qui ont pu être fixées dans l'acte d'autorisation, et le choix technique opéré être retenu en intégrant la possibilité effective de son **démantèlement**.

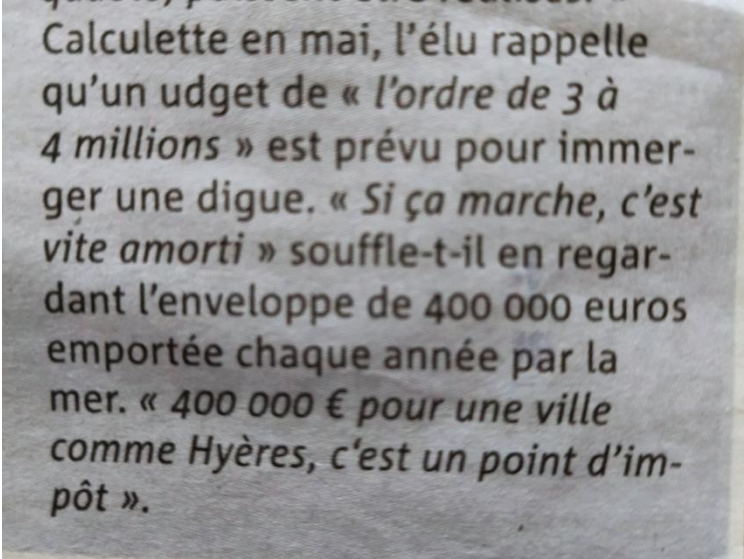
Mme FRASSA : Ce projet de digue sous-marine, en tant qu'aménagement irréversible et artificiel, est contraire aux objectifs de gestion du trait de côte prévus dans le document stratégique de façade (adopté en octobre 2019), qui limite à moins de 0,1% l'augmentation de l'artificialisation du littoral en espace protégé (dont les sites classés). Ce projet ne pourrait donc pas être accepté lors de l'évaluation environnementale.



# Le coût de l'opération.

Var Matin du 17 avril 2022

Au départ ARTELIA évalue à 2,5 millions d'euros la réalisation de la digue et le suivi



Calculette en mai, l'élu rappelle qu'un budget de « l'ordre de 3 à 4 millions » est prévu pour immerger une digue. « Si ça marche, c'est vite amorti » souffle-t-il en regardant l'enveloppe de 400 000 euros emportée chaque année par la mer. « 400 000 € pour une ville comme Hyères, c'est un point d'impôt ».

## Le rapport du CGEDD précise :

Mme HERETE ajoute que la digue ne coûte pas uniquement 2,5 M€ dans la mesure où des rechargements réguliers seront nécessaires (estimés à 10 M€).

ARTELIA précise que les rechargements prévus avec la digue sous-marine seront inférieurs aux rechargements actuels, mais restent nécessaires dans la mesure où il n'y a aucun apport naturel de sable.

# Pourquoi ce projet de digue ?

## M. LE MAIRE

Sur le tombolo ouest, l'érosion est ancienne et régulière ; on ne peut pas se passer de la route du sel pour des raisons prioritairement sécuritaire. Le retour à la nature est impossible dans la mesure où 3 000 habitants à Giens ont besoin d'être desservis. Il a donc été demandé à ARTELIA d'étudier les solutions de protection du tombolo ouest et de la route du sel. Néanmoins, des réflexions et actions sont déjà mises en œuvre sur la route du sel :

- Le déplacement des conduites d'eau potable sur le tombolo Est,
- La mise en place de transports collectifs et la diminution des places de stationnement sur le tombolo ouest (engagés dans le cadre de l'Opération Grand Site lors de l'été 2021)
- La régulation de la fréquentation pour l'île de Porquerolles.

D'autres dimensions justifient la protection du tombolo ouest :

- Le double tombolo est l'identité de Hyères, reconnu au niveau régional et national.
- La plage de l'Almanarre est un spot mondial de kitesurf et sports nautiques.

M. BOISSEAUX rappelle les raisons qui ont poussé à classer le site (issues du rapport de l'inspecteur général en 2001) :

- Urbanisation jugée menaçante,
- Excès de fréquentation (organisation problématique, gestion des flux de voitures...),
- Fragilisation du tombolo (érosion) aggravée par la construction de la route du sel en 1969.

# La circulation sur la route du sel

## Le rapport du CGEDD :

M. BOISSEAUX précise que sur le tombolo ouest, le point bloquant n'est pas l'étude stratégique, mais plutôt le préalable défini par la Ville de maintenir la route du sel, qui oblige la mise en œuvre d'une solution dure. Il juge que le plan de mobilité, défini sur le Grand Site de la presqu'île de Giens par Egis, est ambitieux et permet d'augmenter la part des déplacements en transports en commun et modes doux.

M. le Maire indique que malgré la réduction des déplacements en voiture et du stationnement, le report de tous les déplacements sur le tombolo Est est inconcevable. Il souhaite savoir quelle solution peut être acceptable par les services de l'Etat : un recul de la route dans le salin ? Une route sur pilotis ?

Mme HERETE rappelle que le plan de mobilité de la presqu'île de Giens prévoit déjà des dispositions pour reporter une partie des bateaux de la Tour Fondue et maintenir uniquement des transports en commun et des secours sur la route du sel, qui deviendra à long terme un « chemin du sel ».

M. BOISSEAUX juge essentiel de garder cette vision à long terme, et souhaite que le lien entre le plan de mobilité et l'étude sur le tombolo ouest soit plus explicite.



# Qu'est ce que le plan de mobilité durable ?

## 4.4 - Phasage de mise en œuvre

La mise en œuvre du plan d'actions pourrait être phasée de la manière suivante :

ÉTAPES	ACTIONS
<b>ÉTAPE 1 (2020)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Études de maîtrise d'œuvre sur le réaménagement de la Route du Sel</li><li>■ Lancement d'une mission d'AMO pour une DSP location de vélos</li><li>■ Poursuite du déploiement des arceaux vélos</li><li>■ Voie douce de découverte du Salin des Pesquiers (1,6 km)</li></ul>
<b>ÉTAPE 2 (2021)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Mise en place de navettes par petits trains sur la Route du Sel dans la circulation générale</li><li>■ Suppression du stationnement sur la Route du Sel</li><li>■ Identification de Biancotto en P+R</li><li>■ Aménagement de la piste cyclable sur la D197 entre La Capte et Le Pousset</li></ul>
<b>ÉTAPE 3 (2022-2023)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Aménagement de la Route du Sel : suppression de la circulation générale et réalisation d'aménagements pour sécuriser les modes actifs</li><li>■ Finalisation des aménagements cyclables</li><li>■ Mise en place des points de location vélos dans les P+R</li></ul>
<b>ÉTAPE 4 (2024-2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Reports de certains départs bateaux vers Porquerolles au Port St Pierre</li><li>■ Mise en place des navettes vers la Tour Fondue</li></ul>
<b>PLUS LONG TERME (AU-DELÀ 2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Intégration d'un P+R supplémentaire au Magic-World</li><li>■ Extension de la liaison Tour Fondue vers Espace 3000</li><li>■ Contrôle d'accès sur l'extrémité de la D197</li><li>■ Tarification progressive des parkings</li></ul>

COMMUNICATION ET INFORMATION AU FIL DU PROJET

Des mesures de communication et d'informations aux usagers accompagnent les différentes étapes de mise en œuvre.

Ce document ne nous a pas été donné officiellement et on nous a refusé la version finale.

La route du sel a-t-elle rempli sa fonction initiale ?

Cette fonction est-elle en accord avec l'OGS et la situation actuelle ?

NICE-MATIN — Lundi 11 Août 1969

# H Y E R I E S

## L'OUVERTURE DE LA ROUTE DU SEL

Un événement technique, touristique et économique de première importance

L'asphyxie de la presqu'île de Giens, en période estivale, était depuis des années un phénomène connu, constaté, irréversible avec les moyens d'alors : une seule route desservant l'isthme et ses campings la reliait à l'intérieur des terres. Qui ne se souvient avoir, un dimanche ou un samedi soir, attendu des heures pour effectuer la douzaine de kilomètres séparant la Tour-Fondue du centre-ville ? Pour sortir de cette situation inextricable et dangereuse à plus d'un titre, il n'y avait qu'une solution : ouvrir ce que tout le monde ici appelle « la route du sel », c'est-à-dire une voie qui, de la Madrague, relierait l'Almanarre, en longeant, d'un côté, le golfe de Giens, de l'autre, les marais salants.

C'est chose faite depuis hier et tout le monde ne peut que se féliciter très sincèrement de cette réalisation qui

ouvre d'autres perspectives aux Arbanais.

Mais parce que nous avons eu le privilège d'emprunter les premiers cette voie à la suite des autorités qui assistaient avant-hier à son inauguration, nous nous permettrons d'attirer leur attention sur divers points auxquels ils ont peut-être songé, mais qui, en tout cas, n'étaient point matérialisés avant-hier soir. Sur cette route du sel, il conviendrait, pour assurer la sécurité de tous :

— D'installer à mi-chemin un poste téléphonique comme cela existe sur les autoroutes.

— D'y limiter impérativement (surtout en ce moment) la vitesse à 60 km/heure en le rappelant fréquemment par panneaux.

— D'éclairer son entrée et sa sortie, à défaut de la totalité.



Une brillante

initiative, activer le flux tour- à notre ami Besson, devons



Le 11 août 1969 le Maire, M. Pillement s'exprime :

**« Qui ne se souvient avoir, un dimanche ou un samedi soir, attendu des heures pour effectuer la douzaine de km séparant la Tour Fondue du centre ville. »**

**Commentaire :** Déjà les passages vers Porquerolles depuis la Tour Fondue généraient de gros problèmes en 1969.

Le maire de l'époque précise :

**« il fallait, par une artère nouvelle, activer le flux nourrissant. »**

**Commentaires :**

Depuis le « flux nourrissant » n'a fait qu'augmenter ainsi que l'asphyxie de la presqu'île.

La population de la presqu'île passe de 3000 à 45 000 personnes au mois d'août.

Le CIL a compté 22 000 voitures en direction de Giens en 2002 et l'étude de comptage de 2016 pour élaborer le plan de mobilité durable dénombre pas moins de 41 000 véhicules aux portes du grand Site chaque jour en été.

Le nombre de passagers pour Porquerolles a explosé lui aussi.

2385 passagers par jour en août 2003 quand le Parc et les Porquerollais ont signé une motion pour diminuer la fréquentation de l'île.

3760 passagers par jour en août 2017

(Chiffres issus de la Base de données sur les ventes de billets depuis 1989).

4000 passagers par jour : jauge de limitation des passagers depuis la Tour Fondue depuis 2021.

# L'intérêt de questionner à nouveau l'avenir de la route du sel

## Rapport du CGEDD

Le cas du tombolo ouest de la presqu'île de Giens est de ce point de vue assez emblématique, dans la mesure où la préservation de la route du sel qui guide le projet, objet de la présente mission, pourrait entraîner un effet triplement négatif :

- le maintien d'un trait "dur" qui empêche la "respiration" naturelle nécessaire pour retrouver un équilibre du trait de côte plus stable que celui que nous connaissons depuis cinq décennies ;
- l'adjonction en mer d'un dispositif artificiel de protection dont il est difficile de garantir l'efficacité et l'absence d'effets négatifs déportés (en terme de report d'érosion, d'impact sur les Posidonies<sup>26</sup>, comme de biodiversité) ;
- le report de décisions permettant de rendre à ce paysage d'exception toutes ses qualités en y maintenant la voiture présente tout au long de l'année et de manière surabondante en fin de printemps, été et début d'automne.

## Commentaires

Le Guide technique N° 9 connaissance et gestion de l'érosion du littoral - Bassin Rhône Méditerranée et bassin Corse (mars 2005) rappelle que :

*« Préserver un espace de liberté (zone nécessaire à la mobilité des différents éléments composant le système littoral) participe au maintien de l'équilibre naturel. A l'inverse, toute intervention intempestive dans cette zone peut rompre cet état d'équilibre et engendrer alors une érosion chronique ».*

Le rapport EUROSION paru en 2004

*« Au cours des cent dernières années une connaissance insuffisante des processus de transport des sédiments côtiers a souvent abouti à des mesures inappropriées pour remédier à l'érosion côtière.*

*Dans beaucoup de cas les mesures prises ont probablement résolu les problèmes posés par l'érosion côtière localement, mais ils les ont aggravés ailleurs – parfois jusqu'à des dizaines de kilomètres plus loin – ou ils ont été à l'origine d'autres problèmes d'ordre environnemental.*

# Les effets négatifs des défenses dures sur le littoral varois



La coopération au cœur de la Méditerranée

35



Etude prospective stratégique du littoral varois

Synthèse

## **LES SOLUTIONS « DURES »**

Les ouvrages de défense contre la mer ont pour objectif principal la fixation du trait de côte et le maintien des terres à proximité de la mer. Ils ont pour conséquence de modifier les effets de la houle, les courants et le transport sédimentaire ; ce qui a généralement un impact négatif sur les secteurs adjacents en aggravant le phénomène d'érosion.

# Un observatoire du trait de côte : Qu'est ce que c'est ?



## Rapport du CGEDD

Les évolutions naturelles présentes et futures, qu'il s'agisse d'érosion ou d'élévation du niveau marin, vont accroître la perception de ces enjeux. Il apparaît donc essentiel de pouvoir objectiver et partager entre tous les acteurs locaux à la fois les connaissances disponibles ou à acquérir telles que par exemple des relevés bathymétriques réguliers des petits fonds, l'analyse des évolutions passées du tombolo, les retours d'expérience sur les phénomènes naturels, mais également sur les actions déployées qui ont par exemple été de nature différente sur le territoire communal : réalisation d'une promenade avec pied de digue, désenrochement sur les emprises du conservatoire du littoral...

# Un observatoire du trait de côte : Qu'est ce que c'est ?

## Rapport du CGEDD

Un outil du type observatoire du trait de côte pourrait permettre de répondre à ce besoin, ainsi qu'en matière de pédagogie, et de communication. En outre, le déploiement d'une démarche type « atelier des territoires » pourrait également contribuer à l'élaboration collective d'une vision et d'un projet ayant associé les acteurs locaux dans leur diversité.

**La création proposée de cet observatoire s'inscrit dans la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, adoptée en France en 2012, qui prévoit la mise en place d'un réseau national des observatoires du trait de côte sur l'ensemble du territoire.**



# L'observatoire du trait de côte et le Scot Provence Méditerranée

## SMVM Exécutable le 4 décembre 2019

**Le SCoT prévoit la mise en place d'un observatoire permanent de l'évolution du trait de côte et des enjeux pour mieux qualifier le recul du trait de côte.**

Une telle démarche systématique d'observation et de mesure complétera de manière objective les évaluations des reculs réalisées au travers de l'analyse des photographies aériennes qui reste une technique soumise à des incertitudes méthodologiques.

Elle est souple à mettre en place, avec par exemple des mesures en priorité au niveau des zones aujourd'hui soumises à une érosion importante, et elle permet de gérer en temps réel la bande littorale pour anticiper les phases de recul avec impact potentiel sur les enjeux à court terme.

## **3 exemples concrets d'aménagements littoraux dans le rapport du CGEDD**

Le lido de Sète à Marseillan (34), Le petit travers (34), L'estuaire de la Saône .

### **3. Des suggestions pour aider à affiner le projet**

#### **3.1. Trois opérations à considérer comme des exemples utiles à étudier**

La brève présentation des trois opérations qui suivent n'a pas pour objet de dicter une solution qui s'imposerait d'elle-même en la calquant sur d'autres cas. Elle vise simplement à montrer comment, dans des contextes différents les uns des autres et différents du cas qui nous occupe, mais tous d'une grande complexité, il a été possible d'imaginer, de co-construire et de mettre en œuvre des solutions qui composent intelligemment avec les forces naturelles en recomposant l'espace, donc le paysage, et ses activités associées. Des solutions aussi éloignées du **laisser-faire** que d'une lutte frontale souvent illusoire.

# Le projet OGS et le tombolo ouest

Le projet OGS a été approuvé par la Ville, la Métropole et l'Etat en 2019.

## Le rapport du CGEDD

Le dossier du projet OGS aborde bien sûr la question de l'érosion marine à plusieurs reprises en soulignant les limites des solutions privilégiées jusqu'ici (principalement des rechargements réguliers ou après tempêtes). « Depuis la création des Salins des Pesquiers, bien des tentatives de reconstitution des tombolos se sont avérées peu efficaces » (p. 38). « Jusqu'à présent, les techniques de protection et de lutte contre l'érosion ont souvent déplacé ou accéléré le phénomène » (p. 49). « Le phénomène géologique du double tombolo est instable, livré à une dynamique complexe mettant en action divers facteurs naturels (montée du niveau de la mer, déficit sédimentaire, dégradation des herbiers de posidonies, etc.) eux-mêmes transformés par les actions humaines sur l'environnement » (p. 49).

La fiche-action n°29 - Elaborer un projet global pour la préservation du tombolo ouest - précise que les objectifs visés sont de « limiter l'érosion et le risque de submersion par des techniques de génie écologique durable », « d'aménager le littoral dans des dispositions plus douces et plus respectueuses de son caractère maritime » et de « maintenir la formation originale du double tombolo et la diversité des paysages », plusieurs scénarios devant être étudiés.

- Un scénario de référence sur l'évolution du trait de côte (sans aucun aménagement) a-t-il été étudié ?

ARTELIA : Non, ce n'était pas prévu dans le cahier des charges, dans la mesure où l'objectif de l'étude est de protéger le tombolo ouest et la route du sel.

# Le scenario de référence

## Le rapport du CGEDD

Dans l'hypothèse d'une éventuelle ouverture, les conséquences de la création, voire pérennisation d'un grau au nord du tombolo ouest, reconnectant la mer aux salins des Pesquiers, mériteraient également d'être étudiées. On peut d'ailleurs noter à cet égard que le gestionnaire du site des salins, le conservatoire du littoral, a déjà pris en compte cette hypothèse dans son plan de gestion 2018 - 2028, sans que celle-ci fasse figure d'épouvantail ou de danger ingérable.

*Le plan prévoit ainsi en son action 8.4 d'«adapter progressivement les aménagements hydrauliques de protection et de gestion des intrusions marines sur les Pesquiers». Il y est précisé que « l'objectif est aussi d'anticiper la réalisation d'une ouverture permanente voulue qui permettrait de favoriser les échanges futurs entre les salins et la mer (dans le but de mettre en place un fonctionnement de type lagunaire pour une partie du site ». Un retour aux sources en quelque sorte.*

## Conclusion du rapport CGEDD

*« Le projet, tel qu'il est conçu à ce stade, repose sur plusieurs présupposés qui limitent les degrés de liberté permettant d'étudier la solution la plus efficiente et surtout la plus adaptée au contexte particulier de la presqu'île de Giens et aux orientations de gestion précédemment adoptées par le territoire via l'OGS.*

*Ceux-ci sont au nombre de trois :*

- il existerait une solution technique qui permettrait "enfin" et à bas coût (d'installation comme d'entretien) de protéger durablement le tombolo ouest et l'infrastructure routière qu'il porte ;*
- le maintien de cet axe de circulation dans toutes ses capacités actuelles serait incontournable ;*
- l'absence de protection "dure" menacerait non seulement la pérennité du tombolo mais aussi la qualité patrimoniale du salin des Pesquiers.*

*La mission considère que ces points méritent d'être questionnés à nouveau et surtout mieux étayés au regard des retours d'expérience d'autres dispositifs de protection littoraux, des enjeux locaux, mais aussi en tenant compte des orientations élaborées au niveau national comme régional s'agissant des réponses à apporter à l'évolution du trait de côte liée au changement climatique. »*



## Conclusion du rapport CGEDD

En d'autres termes, ne serait-il pas intéressant d'étudier une solution qui ne cherche pas à s'opposer à la force de la mer, mais à s'adapter au mieux à elle, conformément aux stratégies arrêtées à cet égard aux plans national, régional et départemental ? L'absence de tout bâtiment/habitation le long du tombolo ouest permet d'envisager une telle solution. Cela suppose sans doute de renverser l'approche adoptée jusqu'ici et de repenser la nature de l'axe de circulation constitué par la route du sel, sans pour autant le supprimer.

La mission ne peut qu'appeler la ville d'Hyères et la métropole, qui vient elle-même de s'engager dans une étude stratégique de son trait de côte, à remettre l'ouvrage sur le métier en cohérence complète avec l'OGS qu'elles pilotent et dont la concertation et la co-construction d'une vision partagée de l'avenir de la presqu'île doivent être l'alpha et l'oméga de toute son action.

# Complément

## Le travail de synthèse des connaissances sur le tombolo ouest réalisé en 1996 par IARE

(Institut des Aménagements Régionaux et de l'Environnement –Montpellier)

Il rappelle que face à ces problèmes d'érosion il y a 3 démarches possibles:

On laisse faire la nature

On maintient le trait de côte à sa place

On effectue un recul programmé

### **Laisser faire la nature**

*« La survie de la route du sel est compromise et obligerait à repenser la desserte de la presqu'île*

***La largeur de la plage diminuera jusqu'à disparition par endroits***

*Le canal de ceinture sera comblé d'où problème dans la gestion hydraulique du salin  
(mais solutions possibles)*

*Il faudrait enlever les réseaux (eau électricité)*

*L'utilisation des plages se ferait autrement qu'en voiture*

***Mais la plus grosse opposition serait liée à l'évolution qui remet en cause l'intégrité du tombolo ».***

# Complément :

## Le travail de synthèse des connaissances sur le tombolo ouest réalisé en 1996 par IARE

### Le maintien du trait de côte à sa position actuelle

*« Compte tenu de la faible marge de manœuvre disponible spatialement pour préserver les infrastructures existantes les moyens utilisés devront être les plus fiables possibles.*

**Il faut exclure toute technologie ne donnant pas l'assurance d'un résultat prévisible absolument sûr.**

***Ce choix comporte le risque d'entraîner la dégradation des herbiers de posidonies en cas de mise en place d'ouvrages lourds en mer.***

*La route peut rester mais cela ne rend pas obligatoire une solution plutôt qu'une autre (route ouverte, fermée réorganisation de l'ensemble des communications).*

**Conservatoire du Littoral : non satisfaisant si les techniques appliquées devaient s'avérer peu fiables et peu pérennes et surtout non réversibles.**

### technique utilisable

***- Seuil sous marin d'avant plage ( brise lame immergé)***

***Solution pérenne peut être efficace mais complètement irréversible. Ce dispositif peut entraîner une érosion de la plage au sud »***

# Complément

## Le travail de synthèse des connaissances sur le tombolo ouest réalisé en 1996 par IARE

### Recul contrôlé du trait de côte

*« Latitude très large pour le futur*

*En reportant sur une position plus reculée le cordon dunaire, celui-ci peut jouer un rôle efficace dans la lutte contre l'érosion.*

*La route devra être supprimée ou déplacée.*

*Pour la sécurité, on recule la route du sel au-delà du canal de ceinture pour qu'elle ne soit pas menacée dans sa partie nord notamment*

*On choisi de restructurer totalement le réseau routier sur la presqu'île ce qui ne rend plus nécessaire l'existence de la route du sel en tant qu'axe ouvert à tous types de véhicules. Possible si l'on a résolu préalablement le problème de la Tour Fondue (déplacement de l'embarcadère ailleurs ? ou parking en amont ?...)*

*Si une communication s'établit entre la mer et le salin, alors l'équilibre actuel des salins sera altéré.*

*Il faut déplacer les réseaux dès le début des travaux*

*Ce choix ne sera validé par le Conservatoire que si le consensus est atteint entre les acteurs locaux (fermeture route du sel)*

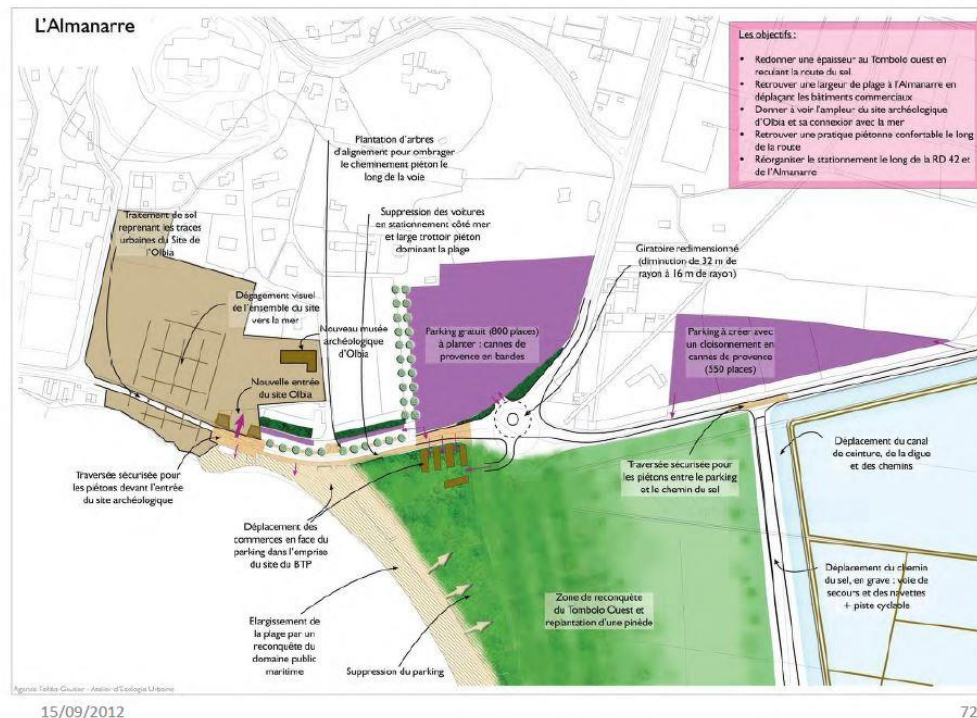
*La fréquentation touristique l'été devra évoluer sans la route du sel actuelle. Accès par mer par le canal ou autre ce pourrait être l'occasion de développer un tourisme tourné vers la découverte et la connaissance de la nature avec éventuellement la mise en place de véritables produits d'animation autour de l'exploitation du salin par exemple.*

*Les résidents et usagers de la route du sel ne seront pas satisfaits si ce parti pris est adopté sans concertation et sans réflexion sur la restructuration des communications routières.*

# Complément :

## Le recul de la route envisagé par l'OGS

L'étude d'un recul possible de la route dans la partie nord pour donner l'espace nécessaire à la survie du tombolo était envisagée dans le dossier de l'OGS de 2012. Elle a été supprimée du dossier par la suite.



Cette étude semble faire défaut aujourd'hui, 10 ans plus tard. Comme vous pouvez le constater, cette proposition est très loin de ce que recouvre l'expression « laisser faire la nature »



Je vous remercie