

II) Analyse des observations

III- 1) Préambule

Le projet de réhabilitation du lido entre Carnon et La Grande Motte est un sujet qui a mobilisé de nombreuses associations qui se sont battent depuis plusieurs mois pour obtenir la gratuité du parking du Petit Travers.

Les préoccupations qui se sont exprimées au cours de cette enquête ont changé de nature. Le projet de réhabilitation du lido en trois étapes tel qu'il est exposé dans la charte fondatrice signée en début d'année par les services de l'Etat, le Conseil Général et les communes de Maugeio et La Grande Motte prévoit en effet la suppression totale à terme de la RD 59 et va radicalement modifier les conditions d'accès à la plage.

Bien que cette enquête concerne uniquement la première étape de ce plan, le Commissaire Enquêteur a estimé qu'elle ne pouvait être totalement dissociée du projet d'ensemble. Il a donc considéré comme recevables toutes les observations concernant les deuxième et troisième étapes.

Il souligne le rôle d'Internet dans la propagation de l'information auprès d'un maximum d'usagers de la plage et qui lui a valu l'abondant courrier reçu en cours d'enquête (plus de 900 lettres).

Les associations qui se sont manifestées sont les suivantes :

- Sauvons La Plage Libre
-
- Vive Carnon Libre
- CLAPE-LR
- Association Réseau Hippocampe
- Amicale des résidents du Grand Travers
- Association « La Grande Motte Pour Tous »
- Melgueil Environnement
- Association des Propriétaires et Résidents du Grand Travers
- CAPNUBAM
- Carnon Environnement

- Association des Commerçants de Carnon
- Association Grande Motte Environnement

III- 2) Analyse quantitative

Le public et les associations ont utilisé différents supports pour s'exprimer et ont adressé leurs observations au Commissaire Enquêteur par l'intermédiaire de trois types de vecteurs :

a) Les supports

38 observations ont été portées manuellement sur les registres. 19 courriers ont également été agrafés aux pages de ces registres.

Indépendamment des registres, 28 courriers ont été adressés directement et personnellement au Commissaire Enquêteur.

Une lettre type a été émise via le Net par l'association « Sauvons La Plage Libre ». Elle était individuelle et a souvent été modifiée par son destinataire avant qu'il ne la renvoie au Commissaire Enquêteur. Ces lettres ont été prises en compte en tant qu'observations particulières et non en tant que pétition. 57 d'entre elles ont été agrafées dans les registres et 773 ont été reçues directement par le Commissaire Enquêteur.

Une deuxième lettre type émise par la même association a été retournée en 52 exemplaires contenant 389 signatures au Commissaire Enquêteur. Ce document a été comptabilisé en tant que pétition.

b) Les vecteurs

Trois types de vecteur ont été utilisés par le public en fonction principalement de son lieu de résidence et de ses facilités de déplacement :

- Les registres contenaient indifféremment des observations écrites, des courriers ou des lettres types de la première formule.
- Les courriers sous enveloppes fermées à destination du Commissaire Enquêteur et déposés à la mairie de Manguio.
- Les courriers adressés par la Poste au Commissaire Enquêteur soit en mairie de Manguio soit directement à son domicile.

Il est important de noter que 366 personnes désireuses de s'exprimer dans le cadre de cette enquête n'ont pas hésité à affranchir et à poster leurs lettres de commentaires.

c) Analyse géographique

Il a paru intéressant au Commissaire Enquêteur d'effectuer une analyse quantitative du lieu de résidence des personnes ayant souhaité s'exprimer individuellement ou ayant signé la pétition en donnant leur adresse.

Les résultats de cette analyse sont les suivants :

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Registres	42	44	15	6
Courriers	12	14	3	1
Lettres type 1	53	430	118	96
Pétition	29	295	25	12

Totaux	136	783	161	115
pourcentages	11%	66%	13%	10%

Zone 1 : Mauguio / La Grande Motte

Zone 2 : Montpellier et Agglo

Zone 3 : Hérault et Gard

Zone 4 : France et ailleurs

Ces résultats montrent que les deux tiers des personnes qui se sont manifestées d'une façon ou d'une autre durant cette enquête résidaient dans la communauté d'agglomération de Montpellier.

III- 3) Analyse qualitative

III – 3 – 1) Préambule

Le Commissaire Enquêteur a recueilli un éventail très large d'opinions sur le projet et qui étaient motivées par des facteurs très divers.

Tous les aspects, techniques, économiques, écologiques et sociologiques du projet ont été abordés, les opinions exprimées étant principalement fonction du lieu de résidence et de la finalité du projet.

a) Lieu de résidence

Toutes les personnes qui se sont prononcées en faveur des trois étapes du projet habitent Carnon ou la ZAC du Grand Travers à La Grande Motte, à proximité immédiate de la plage et n'utilisent donc pas leur voiture.

Par contre l'acceptation du projet global diminue fortement dès lors que le lieu de résidence s'éloigne du lido et que les usagers sont obligés de prendre leur voiture pour se rendre à la plage. L'absence de transports collectifs susceptibles de desservir correctement le site est à peine évoquée tant l'usage de la voiture et le degré de liberté qu'il procure sont ancrés dans les esprits.

Ces personnes non seulement se refusent à envisager la disparition totale de la RD 59 en troisième étape mais réfutent toute idée de diminution du nombre de places de stationnement le long du lido.

b) Finalité du projet

A part une très petite minorité de personnes qui estiment que la meilleure solution serait de maintenir le statu-quo, toutes sont convaincues qu'il faut faire quelque chose pour sauver le lido.

Si l'étape 1 est généralement comprise et acceptée, les deux étapes suivantes sont totalement rejetées car elles sont interprétées comme une volonté délibérée de restreindre l'accès à la plage et de contraindre les familles, les personnes âgées et les handicapés à s'entasser là où ils pourront stationner, c'est à dire au droit du parking.

Pour la plupart, le rôle social que joue le lido est remis en cause par la maître d'ouvrage.

III – 3 – 2) Observations du public

III – 3 – 2 – 1) Thème 1 : Concertation

Plusieurs personnes estiment que la concertation engagée avant l'enquête public n'a été qu'un simulacre de débat démocratique. De nombreuses questions ont été posées au cours de ces réunions et des propositions alternatives ont été présentées. Aucune réponse n'a été apportée par le maître d'ouvrage et il n'a pas été tenu compte des observations recueillies au cours de cette consultation dans le dossier d'enquête.

Cette absence de dialogue est perçue par certains comme la preuve que tout est déjà décidé et qu'un débat public suivi d'une enquête publique ne servent à rien.

D'autres ajoutent que ce genre de décision ne peut se prendre contre l'avis des usagers ou à ses dépens. Un projet mené de façon aussi totalitaire et avec un tel caractère d'urgence doit certainement obéir à une toute autre logique que la seule sauvegarde de la nature.

Il est également fait mention de l'absence de débat public en dehors des mairies de Mauguio et de La Grande Motte.

III – 3 – 2 – 2) Thème 2 : Enjeux et objectifs

Si chacun s'accorde à dire qu'il est nécessaire d'entreprendre une action et accepte l'idée d'un parking et d'un nouveau giratoire coté Carnon, personne n'accepte l'idée de réduire l'accès à la plage en diminuant le nombre de places de stationnement.

L'opposition devient même frontale lorsque les étapes 2 et 3 sont abordées :

- Limitation de l'accès à la seule plage naturelle subsistant à proximité de Montpellier
- Plage historiquement familiale
- Rôle social important
- Incohérence entre phase 1 et phases 2 et 3

Le projet dans sa globalité est qualifié de stupide. C'est même une honte écrivent certains de la part d'un Conseil Général qui néglige totalement l'utilité sociale d'une des dernières plages de la région accessibles par tous et qui devrait plutôt se préoccuper d'en faciliter le libre accès au lieu de chercher à le sanctuariser.

Des interrogations pratiques apparaissent au gré des commentaires telles que :

- Comment feront les familles pour venir à la plage avec des enfants en bas âge et en transportant poussettes, couffins, parasols, glacières, transats et petit matériel de plage ?
- Où vont aller les adeptes de la planche à voile ou du skate surf ?
- Combien de cyclistes vont utiliser la piste qui leur sera réservée et seront-ils en mesure de transporter sur leur machine les matériels cités ci-dessus ?
- L'accès des voitures à la plage étant limité, quels sont les moyens de transport de substitution envisagés par les collectivités et seront-ils en place dès l'été prochain ?

Certains craignent que ces restrictions d'accès ne génèrent une plage à deux vitesses, entre ceux qui s'agglutineront au droit des parkings publics et les privilégiés qui utiliseront les services offerts par les plagistes privés.

D'autres estiment enfin que si l'objectif du Conseil Général était de faire fuir les touristes de cette portion du littoral, il ne s'y prendrait pas autrement.

III – 3 – 2 – 3) Thème 3 : Erosion du trait de cote

L'érosion du rivage est un fait que tout le monde reconnaît, y compris ceux qui préconisent de laisser le site en état.

Pour certains, ce n'est pas la route qui érode la plage mais la mer et la supprimer n'assurera pas la protection indispensable du lido.

Beaucoup pensent que des actions de base sont à mener prioritairement comme l'entretien des ganivelles, l'augmentation des plantations, la mise en place d'une signalétique appropriée ou encore l'installation de sanisettes le long du littoral.

Le rechargement massif du cordon littoral en sable est pour beaucoup la seule action s'inscrivant dans un développement durable, même s'il est nécessaire de le refaire tous les 10 ans et son coût, réparti sur ces 10 années, n'aurait rien de prohibitif.

Certains regrettent que cette opération, clairement mentionnée dans le dossier, ne fasse pas partie intégrante de cette enquête publique tandis que d'autres se demandent si cette opération prioritaire et fondamentale pour la protection du trait de côte n'est pas renvoyée aux calendes grecques.

Un petit nombre de personnes souhaitent des actions plus radicales comme la suppression pure et simple de la jetée de l'Espiguette, responsable selon eux du blocage du transit du sable depuis l'embouchure du Rhône.

III – 3 – 2 – 4) Thème 4 : Fréquentation

Toutes les observations défavorables au projet soulignent que cette plage est un des derniers espaces de liberté situés à proximité d'une grande agglomération et qu'il conviendrait d'en améliorer l'accès plutôt que de le restreindre.

La fréquentation de la plage est actuellement régulée de façon harmonieuse sur toute sa longueur et même en période de pointe, les usagers peuvent se répartir sans discrimination sur la totalité du front de mer.

L'accent est constamment mis sur l'incohérence du projet, y compris et surtout en phase 1. Le maintien des restaurants et plages privées aux structures de plus en plus gigantesques pose problème et certains redoutent « le moment où l'on demandera au vulgum pecus de faire l'effort, dans une démarche citoyenne, de marcher depuis le parking ou de venir en vélo ou en bus, de se passer de son parasol et de ses accessoires de plage difficilement transportables dans ses conditions, pendant que d'autres plus fortunés pourront toujours se rendre aux plages privées sans contrainte, voir même en se faisant amener sur la plage en 4x4 comme cela se pratique déjà l'Espiguette ».

Beaucoup regrettent que l'accès à la plage des handicapés, déjà difficile aujourd'hui, ne soit pas garanti. Ils devront se contenter d'un peu de sable au droit du parking et tout le reste de la plage leur sera interdit.

Certains constatent que les plages difficilement accessibles aux familles deviennent de fait des plages naturistes comme à Villeneuve les Maguelonnes, aux Aresquiers ou à l'Espiguette.

Dans un tout autre domaine, vouloir délibérément rendre les usagers responsables de l'érosion de la plage relève de la manipulation pure et simple. Les actes d'incivisme restent globalement peu nombreux et le piétinement des dunes invoqué dans le dossier est limité et se produit à une période où l'action destructrice de la mer n'est pas à redouter.

« Les usagers ne sont pas des hordes de sauvages comme ils ont été qualifiés par le bureau d'études lors des deux réunions publiques ».

III – 3 – 2 – 5) Thème 5 : Stationnement

La réduction du nombre de places de stationnement le long de la RD 59 et leur suppression en 2^{ème} et 3^{ème} étape sont rejetées par l'ensemble des personnes qui se sont exprimées au cours de cette enquête. Contrairement à ce qui est énoncé dans la charte ou dans de nombreuses pages du dossier, il s'agit bien d'une volonté délibérée du maître d'ouvrage de limiter fortement la fréquentation du lido et « d'empêcher le libre accès à la plage pour l'immense majorité de ceux qui la fréquentent, touristes et habitants de la région, en été comme le reste de l'année ».

L'argument selon lequel la suppression en première étape des places de stationnement coté mer est compensé par la création du parking du Petit Travers est remis en cause par plusieurs personnes et associations qui estiment que les comptages effectués par le bureau d'études n'ont aucune base fiable et que le choix d'une hypothèse moyenne de 1100 véhicules stationnant des deux cotés de la route est tendancieux.

Plusieurs estimations font état d'un déficit d'au minimum de 500 places. La voiture étant pour l'instant le mode de déplacement préféré des habitants de la région et la liberté de circuler encore une liberté fondamentale, beaucoup craignent de voir les voiries de Carnon et de La Grande Motte submergées de véhicules en quête de stationnement, ajoutant un degré de plus à l'anarchie constatée aujourd'hui en pleine saison.

Certains regrettent qu'aucune place pour les handicapés ne soit prévue dans les aménagements prévus en première étape coté nord de la RD 59. Ceux-ci seront cantonnés au parking du Petit Travers et ne pourront que traverser la route pour atteindre une plage surchargée.

Quelques remarques concernent le stationnement illégal de poids lourds le long de la RD 59 et le stationnement ventouse des campings cars qui participent ainsi à l'anarchie générale observée en pleine saison.

Il est enfin souligné qu'en terme de consommation d'espace, le parking aura une surface supérieure à celle actuellement disponible sur l'accotement sud de la RD 59.

III – 3 – 2 – 6) Thème 6 : Equipements et services

Les questions soulevées concernent principalement l'organisation des transports le long de la RD 59 lorsque le stationnement aura été supprimé sur l'accotement coté mer. Beaucoup constatent que le dossier est muet à ce sujet et estiment qu'il serait nécessaire de s'en préoccuper avant de commencer les travaux.

L'option marche à pied / bicyclette étant considérée comme totalement inappropriée, l'absence de tous moyens de transport collectifs susceptibles d'amener un étalement des usagers le long du lido est perçue comme une volonté réfléchie de modifier les conditions d'accès et d'usage de cette plage.

L'installation d'un bâtiment sanitaire à l'intérieur du parking du Petit Travers est bien perçue mais beaucoup regrettent qu'il ne soit utilisable que par ceux qui profiteront de la plage à proximité immédiate. Il n'est question nul part d'installer des sanisettes le long du lido alors que la demande est générale et que cette situation est qualifiée de critique dans le dossier.

Les « marchands de frites » stationnant en des endroits qui leur sont attribués rendent un service apprécié des usagers et qui apparaît indispensable. Il ne peut être question de les empêcher d'exercer leur activité.

III – 3 – 2 – 7) Thème 7 : Montant des travaux

Plusieurs personnes s'interrogent sur le montant des travaux et le manque de cohérence du projet global. Les principales questions sont les suivantes :

- Pourquoi dépenser 3,2 millions d'euros pour les aménagements de la première étape alors que l'objectif final du maître d'ouvrage est de supprimer totalement la route ?
- La solution du recul stratégique a été retenue car il est impossible à moyen terme de maintenir la route sans envisager la mise en place de moyens de protection lourds et coûteux. En conséquence, les étapes 1 et 2 sont du gaspillage pur et simple des deniers publics et il vaudrait mieux attendre quelques années et passer directement à l'étape 3.
- S'il est raisonnable de penser que ce projet ne dépassera pas la première étape, ne serait-il pas plus judicieux de consacrer ces 3,2 millions d'euros à l'amélioration de la situation actuelle, en réorganisant le stationnement des véhicules le long de la RD 59 (en interdisant par exemple le stationnement des campings cars) ?
- Serait-il possible de consacrer une partie de cette somme à la remise en état des rangées existantes de ganivelles dont l'efficacité n'est plus à démontrer ?

III – 3 – 2 – 8) Thème 8 : Economie et tourisme

L'aspect économique-touristique du projet est abordé dans de nombreuses observations. Parmi celles-ci, on peut citer les commentaires suivants :

- Le projet va à l'inverse de la finalité du projet Racine et de la mission littoral.
- En pleine saison, 70 % des usagers de la plage sont des touristes. Faudra-t-il les laisser partir vers d'autres lieux alors que le tourisme est la première source d'emplois et de revenus de la région ?

Un commentaire particulièrement amer émane d'un vendeur saisonnier de chous-chous/beignets qui arpente depuis 3 ans cette plage en haute saison et qui connaît bien sa clientèle d'habités. Pour les avoir interrogés, il sait que tout empêchement de stationnement les fera fuir vers d'autres plages, privant la région de cette manne touristique.

III – 3 – 2 – 9) Thème 9 : Solutions alternatives

Plusieurs personnes demandent que la desserte de la plage soit assurée depuis la RD 62 en multipliant les sorties.

Un habitant de la Grande Motte suggère qu'un échangeur supplémentaire soit prévu entre l'échangeur du Grand Travers et celui de la Grande Motte. Cet accès supplémentaire allégerait le trafic sur la RD 59 et permettrait d'envisager une coupure de la route entre la ZAC du Grand Travers et l'échangeur du même nom.

Les Verts de Mauguio proposent de maintenir la route littorale tout en la repoussant le long de la voie rapide. Avant même le début de l'enquête publique et après consultation du dossier, le Commissaire Enquêteur avait soulevé la même idée et demandé que lui soit communiqué le profil en travers de la RD 62 ainsi que la largeur des délaissés latéraux qui n'appartiennent pas au Conservatoire du Littoral.

III - 4) Rapport préliminaire

Un rapport d'étape a été rédigé par le Commissaire Enquêteur et remis au maître d'ouvrage 8 jours après la clôture de l'enquête. Ce rapport a fait l'objet d'une réunion d'explication tenue le 10 octobre 2006 au Conseil Général.

Le mémoire en réponse a été reçu le 7 novembre 2006 par le Commissaire Enquêteur. Les thèmes abordés dans le rapport préliminaire ainsi que les réponses du maître d'ouvrage sont reprises ci-après dans leur intégralité.

III – 4 – 1) Globalité du projet

Observations du Commissaire Enquêteur

Le projet faisant l'objet de cette enquête publique s'inscrit dans un projet plus global dont l'objectif est la protection et l'aménagement durable du Lido entre le Petit et le Grand Travers.

L'analyse du dossier et des observations doit nécessairement tenir compte de cette globalité. Le public ne s'y est d'ailleurs pas trompé puisque la très grande majorité des commentaires concerne une situation qui n'apparaîtra qu'en deuxième et troisième étapes.