

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.

Des observations qui pourraient être considérées à première vue comme hors enquête semblent pourtant capitales pour la compréhension du dossier et méritent une réponse circonstanciée.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le dossier présenté à l'enquête ne concerne que la phase 1 d'un projet qui en prévoit trois. L'opération est mise en œuvre progressivement et chaque phase apporte une amélioration par rapport à la phase précédente dans la sauvegarde du cordon dunaire. Le principe des phases 2 et 3 est arrêté mais elles ne sont pas encore étudiées. Ces deux phases devront notamment intégrer les données issues du bilan de la mise en œuvre de la phase 1 tel que le prévoit la Charte signée par les partenaires de cette opération (Etat, Département, Communes de Mauguio et La Grande Motte, Conservatoire du Littoral, Mission Interministérielle d'Aménagement du Littoral). Les observations sur les phases 2 et 3 sont entendues par le Maître d'ouvrage mais elles ne pourront être prises en considération que lors des phases d'études ultérieures.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur prend acte qu'un bilan de la première phase sera effectué à la suite de sa mise en œuvre et que les phases suivantes intégreront les résultats de ce bilan. Il prend acte également que les observations émises au cours de cette enquête ont été entendues et seront prises en considération dans les phases ultérieures.

II – 4 - 2) Information du public

Observations du Commissaire Enquêteur :

La publicité sur l'organisation et les dates de l'enquête publique est restée limitée aux annonces légales et à l'affichage réglementaire en mairie et sur le site.

A la connaissance du Commissaire enquêteur, seuls des entrefilets dans la « Gazette de Montpellier » du 8 au 14 septembre 2006 et dans l'« Hérault du Jour » du 9 septembre 2006 mentionnaient l'organisation de cette enquête, de manière d'ailleurs tronquée.

Il est heureux que l'action de quelques associations ait permis une diffusion plus complète de l'information. Sans elles, cette enquête aurait été d'une confidentialité inacceptable.

Réponse du maître d'ouvrage

La publicité faite pour annoncer cette enquête est conforme aux pratiques habituelles du Département. Elles vont au-delà des exigences réglementaires (annonce par voie de presse, affichage en Mairie et sur site de l'arrêté,...) par la pose sur le site de panneaux d'information de 2x2,50m.

Pour cette enquête, trois panneaux ont été installés sur le site.

De plus, le Maître d'ouvrage a souhaité que cette enquête ait lieu dans une période de forte fréquentation du site (période estivale) afin d'assurer une large consultation du public.

Pour ce qui concerne les articles « tronqués » publiés dans la presse, ils relèvent de la responsabilité éditoriale des publications en question.

Commentaires du Commissaire Enquêteur

Comme il est dit plus loin dans l'avis, les exigences réglementaires ont été respectées. Il n'en reste pas moins que le maître d'ouvrage ne pourra se contenter de cette démarche réglementaire s'il veut améliorer le taux d'acceptation par le public et les associations des phases ultérieures du projet.

II – 4 -3) Concertation

a) Concertation publique

Observations du Commissaire Enquêteur :

Deux réunions publiques de concertation ont été organisées en début d'année à Carnon et à La Grande Motte ainsi qu'une réunion de concertation avec les associations.

En analysant la répartition géographique des personnes qui se sont exprimées, il apparaît de manière indubitable qu'une immense majorité d'entre elles résident en dehors de ces deux communes. Une comptabilisation exacte sera effectuée dans le rapport final mais on peut d'ores et déjà constater que ce sont des usagers de la plage résidant dans la grande communauté urbaine de Montpellier qui se sont manifestés.

La limitation de la concertation aux communes de Mauguio et La Grande Motte semble avoir été préjudiciable à la bonne compréhension d'un projet qui concerne tous les usagers de la plage quelque soient leurs lieux de résidence.

Il est d'autre part inscrit dans la Charte et mentionné en plusieurs endroits du dossier d'enquête que le projet devra intégrer les résultats de la concertation. La livraison d'octobre du magazine « l'Hérault » du Conseil Général indique également qu'il est souhaitable de mobiliser les habitants autour du capital naturel que représentent la mer et les étangs.

Le Commissaire Enquêteur désirerait donc prendre connaissance du bilan complet de ces deux réunions formelles et être informé des éventuelles modifications prises en compte dans le dossier à l'issue de cette phase de concertation.

Réponse du maître d'ouvrage

Les réunions de concertations publiques ont été organisées sur les deux communes directement concernées (Mauguio et La Grande Motte). Elles ont été annoncées par voie de presse au niveau de l'Agglomération de Montpellier et précédées d'une exposition dans chacune des Mairies du 17 décembre 2005 au 31 janvier 2006.

Ce dispositif, présenté en conférence de presse le vendredi 9 décembre 2005 à la Mission Littoral, en présence des Maires, du Département, du Conservatoire du littoral et du Préfet de Région a été largement repris par les médias.

La concertation publique ne s'est donc pas limitée aux deux Communes, même si les réunions ont eu lieu sur leur territoire, mais bien à l'ensemble de l'agglomération.

A l'issue de la phase de concertation, la philosophie du projet est restée inchangée. Cependant, il a tout de même été amendé sur deux points :

- *La gratuité du parking qui a été vivement demandée lors de ces réunions a été clairement affirmée depuis par le Président du Conseil Général.*
- *La continuité de la piste cyclable en direction de Carnon qui n'était pas assurée dans le projet le sera par le biais d'un cheminement à travers les lotissements de Carnon.*

Commentaires du Commissaire Enquêteur

66 % des personnes qui se sont exprimées habitent Montpellier et son agglomération, 11 % seulement Mauguio et La Grande Motte. Il donc aurait été particulièrement judicieux d'organiser une réunion publique d'information spécifique en mairie de Montpellier. Le Commissaire Enquêteur considère que ce sera de toute façon incontournable dans la suite du projet.

L'offre et le maintien d'un service public tel que l'accès à la mer et à la plage a un coût qui devrait être supporté, en tout ou en partie, par les usagers du service. Il est tout à fait inéquitable que se soit la commune de Mauguio, c'est à dire ses propres contribuables, qui assume les frais d'entretien d'une plage utilisée majoritairement par d'autres.

b) Concertation inter-administrations

Observations du Commissaire Enquêteur :

Le bilan de la concertation inter-administrations en date du 18 août 2006 fait état d'un certain nombre d'observations émises par les services de l'Etat.

Ces observations concernent entre autres:

- Les nuisances phoniques induites par le parking du petit Travers
- La requalification de l'entrée de Carnon et l'insertion paysagère du parking
- Le fonctionnement des bassins de rétention
- Le risque incendie
- L'étude d'incidence Natura 2000

N'ayant pas trouvé dans le dossier de réponses satisfaisantes à toutes ces observations, le Commissaire Enquêteur souhaiterait avoir une réponse précise à chaque point abordé dans le bilan de concertation.

Réponse du maître d'ouvrage

Les observations émises par les administrations lors de la réunion du 31 juillet 2006 ont été faites sur l'Avant-Projet. Les éléments de réponses fournis aux administrations lors de la concertation ont été intégrés dans le dossier d'enquête et ont permis à la préfecture de prendre l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Concernant les nuisances sonores le projet apporte une amélioration en réduisant le trafic sur la RD 59. Sur le parking, compte tenu des faibles vitesses de circulation et de la construction d'un mur de clôture entre le parking et l'urbanisation voisine, il ne doit pas y avoir de nuisance induite. Il faut également rappeler que cette parcelle accueillait déjà le parking d'une discothèque avant son acquisition par le Département.

Une étude paysagère de l'opération a été menée parallèlement à l'étude d'Avant-Projet. Elle a permis de définir un programme d'aménagement paysager ambitieux qui accompagne les infrastructures et facilite leur intégration dans l'environnement. Afin d'éviter toute implantation d'espèces herbacées et ligneuses pouvant manifester un comportement d'espèces invasives, la palette végétale sera retenue par un écologue. En revanche, le traitement de l'entrée est de Carnon se fera sous Maîtrise d'ouvrage communale et ne rentre pas dans le champ de cette opération. Cette question de l'intégration paysagère du projet fera d'ailleurs prochainement l'objet d'un examen approfondi lors du passage en Commission des Sites

Le fonctionnement des bassins de rétention a été présenté lors de la réunion du 31 juillet 2006 avec les administrations et est développé dans le dossier loi sur l'eau transmis aux administrations. Il vous sera transmis pour information.

Durant la phase 1, le risque incendie sera traité comme aujourd'hui. Accès depuis la Voie rapide (RD62) puis route littorale (RD59). Pour les phases 2 et 3, le Maître d'ouvrage engagera une concertation avec les services de secours concernés.

L'étude d'incidence Natura 2000 a bien été réalisée et figure dans le dossier d'enquête. Elle a été approuvée par la DIREN qui n'a pas fait d'observations sur son contenu. Dans son avis la DDAFF demande à ce qu'elle soit complétée sur les moyens à mettre en œuvre. Elle sera complétée sur ce point notamment par l'étude de la restauration à surface équivalente d'un habitat favorable au seps strié.

Commentaires du Commissaire Enquêteur

Le Commissaire Enquêteur prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

II – 4 -4) Enjeux et Objectifs

Observations du Commissaire Enquêteur :

La charte énonce deux enjeux majeurs auxquels doit répondre le projet global de réhabilitation du Lido :

- Requalifier l'image du Lido et améliorer les conditions actuelles de sa fréquentation
- Contribuer à apporter une réponse durable à l'érosion marine du Lido

Une question fondamentale est posée dès le préambule de la charte et transparaît tout au long du dossier d'enquête, à savoir: « Le lido doit-il être considéré comme une plage urbaine ou comme un espace de nature auquel il est nécessaire de redonner un caractère sauvage » ?

L'analyse du dossier et des observations montre qu'il n'a pas été formellement répondu à cette question alors que les solutions envisagées en deuxième et troisième étape conduisent à privilégier la vision écologique du problème.

Cette ambiguïté subsiste tout au long d'un dossier dans lequel on souligne l'importance sociale de cette plage et sa fréquentation familiale. On peut y lire également que le projet doit permettre aux habitants, aux usagers et aux amoureux de la mer et de la nature de continuer à profiter d'un site exceptionnel.

Le Commissaire Enquêteur considère que les deux approches sont difficilement conciliables et qu'il faut en choisir une ouvertement et formellement.

Une question fondamentale est posée dès le préambule de la charte et transparaît tout au long du dossier d'enquête, à savoir: « **Le lido doit-il être considéré comme une plage urbaine ou comme un espace de nature auquel il est nécessaire de redonner un caractère sauvage** » ?

Le Commissaire Enquêteur considère qu'il n'a pas été formellement répondu à cette question et qu'une ambiguïté persiste dans tout le dossier à ce sujet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les deux approches ne s'opposent pas. Le Lido de Carnon est un espace naturel de trois kilomètres de long bordé par deux centres urbains, Carnon à l'ouest et la Grande Motte à l'est.

Les espaces contigus aux zones urbaines seront aménagés en plage urbaine et en s'éloignant des zones urbaines nous aurons un espace plus naturel. La Charte signée par les partenaires est claire sur ces objectifs.

En fait, nous sommes au cœur de la problématique qui a fait naître les « opérations Grands Sites » en France, à savoir :

- Un site à forte notoriété de grande valeur patrimoniale.
- Des retombées économiques, sociales, et touristiques incontestables.
- Mais une fréquentation et surtout une gestion du flux automobile menaçant l'intégrité des lieux (accélération, par ailleurs, les problèmes érosifs naturels).

Le premier site à s'engager dans une opération de « reconquête de la qualité » a été La Pointe du Raz, suivi d'une trentaine d'autres qui – sans exception – sont (ou seront) amenés à restreindre notamment l'accès automobile pour retrouver la valeur de leur patrimoine : la baie du Mont Saint Michel, les Dunes de Quiberon, le Cap Fréhel, la baie de Somme, ou plus près de nous, le Pont du Gard, Saint Guilhem le Désert et le Cirque de Navacelles.

Le projet d'aménagement du lido de Carnon s'inscrit pleinement dans la problématique nouvelle du développement durable dans la mesure où il vise conjointement la préservation et la mise en valeur d'un site naturel, tout en permettant en même temps une fréquentation forte mais maîtrisée et régulée

Commentaires du Commissaire Enquêteur

Le Commissaire Enquêteur ne pense pas que la qualité de « Grand Site » puisse être attribuée au lido Carnon/La Grande Motte et qu'il soit possible de le comparer à d'autres hauts lieux touristiques, connus et reconnus internationalement, comme ceux cités dans la réponse du maître d'ouvrage.

Un grand site existe par lui-même et se visite.

S'il n'y avait la présence de la mer et la possibilité de profiter pleinement des plaisirs de la plage, nul ne songerait à faire le déplacement pour venir contempler 3 kms de dunes et de sable ne présentant aucun intérêt particulier.

D'un autre côté, il n'est pas démontré que la circulation et le stationnement des automobiles menacent l'intégrité des lieux. La plage n'est jamais en situation de sur-fréquentation humaine et le stationnement anarchique des véhicules constaté en période d'affluence pourrait être corrigé par des mesures simples et pragmatiques.

II – 4 - 5) Protection du trait de côte

Observations du Commissaire Enquêteur :

Il est désormais acquis que les ouvrages lourds de protection du trait de cote construits dans les années 1980 n'ont pas eu les résultats escomptés au regard de leur coût et ont même eu des effets pervers en déplaçant les phénomènes d'érosion.

Aujourd'hui, deux solutions s'offrent aux décideurs, laisser la nature poursuivre son œuvre destructrice et inéluctable ou tenter dans la mesure du possible de l'orienter et de la canaliser.

La première solution est conforme à un objectif de développement durable. La deuxième nécessite une intervention humaine récurrente qu'il est nécessaire de justifier techniquement, économiquement et socialement.

L'étape n°1 qui procède de la deuxième solution ne paraît en conséquence pas très cohérente avec les étapes 2 et 3 dont l'objectif est la suppression pure et simple de la RD59 et le retour du Lido à son état sauvage.

Le rechargement de la plage qui avait été envisagé pour le prochain hiver est semble-t-il repoussé d'un an. Cette opération qui fait partie intégrante de l'étape n°1 et qui, à ce titre, aurait dû être instruite au cours de cette enquête ou d'une enquête conjointe est prioritaire sur toutes les autres. En particulier la mise en service du parking du petit Travers et l'abandon du stationnement le long du côté sud de la RD 59 ne saurait être envisagés en l'absence de tout rechargement en sable à cet endroit.

Le Commissaire Enquêteur souhaiterait donc connaître les raisons qui ont amené le SIVOM de la Baie d'Aigues Mortes à prendre une telle décision.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le rechargement en sable de la plage est un projet sous maîtrise d'ouvrage du SIVOM de la Baie d'Aigues Mortes. Avec la requalification des passages transdunaires portée par les communes de Mauguio et de la Grande Motte, le rechargement en sable est une opération d'envergure et complémentaire à l'opération faisant l'objet de cette enquête. L'harmonisation et la coordination des opérations sont assurées par un Comité de Pilotage qui rassemble notamment l'Etat et les Collectivités Territoriales. Ces trois opérations forment donc un ensemble cohérent d'action des pouvoirs publics afin d'assurer un développement durable du Lido de Carnon.

Le retard dans la mise en œuvre du rechargement est dû, comme l'a précisé le Président du SIVOM de la Baie d'Aigues Mortes dans son courrier du 20 octobre, à un retard dans l'instruction réglementaire de ce dossier. Ce retard est d'autant plus regrettable que les financements ont été validés par tous les organismes co-financeurs.

Le rechargement aura bien lieu au cours de l'hiver 2007/2008, en une seule fois et non sur 2 campagnes comme envisagé initialement. Ce retard relatif ne doit pas repousser la mise en œuvre de l'aménagement proposé ici.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur prend acte de la volonté des différentes collectivités de considérer le rechargement de la plage comme moyen majeur de protection du trait de côte et de leur engagement pour réaliser cette opération au cours de l'hiver 2007/2008.

Il estime que cette opération est prioritaire sur toute autre action tendant à réguler la circulation et le stationnement le long de la RD 59.

II – 4 -6) Fréquentation de la plage

Observations du Commissaire Enquêteur :

L'étude d'impact invoque une sur-fréquentation de la plage et du cordon dunaire en période estivale. La charte elle même parle d'une fréquentation de masse sur un linéaire réduit ayant des incidences graves sur la préservation des milieux.

D'après les chiffres du dossier et en période de pointe, ce sont 7000 à 8000 personnes qui se répartissent sur 2,5kms de plage. En considérant une largeur moyenne utilisable de 60m, chaque usager dispose donc mathématiquement d'une surface de 20m², ce qui est loin de la saturation annoncée.

Il est par contre évident que toute disposition tendant à limiter l'étalement des usagers le long de ces 2,5kms de sable reviendra à densifier et saturer les espaces situés à proximité du ou des parkings.

L'affirmation contenue dans le dossier selon laquelle 71% des usagers sont prêts à marcher pour protéger le site est une erreur manifeste d'appréciation. Cette affirmation est basée sur une étude de BRL datant de 6 ans, portant sur 480 personnes et qui ne figure pas au dossier.

Elle est d'ailleurs contredite par le millier de témoignages individuels qui sont parvenus en cours d'enquête et qui continuent de parvenir à ce jour au Commissaire Enquêteur.

L'adjonction d'une piste cyclable en première étape est certes de nature à favoriser le déplacement des usagers le long du Lido. Il aurait pourtant été judicieux d'effectuer une enquête sérieuse et actualisée pour déterminer le pourcentage véritable de cyclistes parmi les 8000 usagers fréquentant la plage en période estivale ainsi que leur lieu de résidence. Je rappelle que plus de 90% des personnes s'étant exprimées durant cette enquête ne résident ni à Carnon ni à La Grande Motte et ne peuvent en aucune façon se servir d'une bicyclette pour passer la journée à la plage.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Si on considère que ce site est un site naturel (site remarquable, ZNIEFF, terrain du conservatoire du littoral, nombreux cortèges dunaires inféodés au site et typiquement caractéristiques de la dune : oyats, marguerites des sables, immortelles... mais aussi genévriers de Phénicie sur la dune grise), cette pression (8000 personnes qui se répartissent sur 2,5kms de plage) est conséquente. Pour mémoire la plage de l'Espiguette, large de plus d'1km par endroit et longue de plus de 11 km, qui est un site classé, n'accueille pas plus de 10 000 touristes/jour à la même époque.

Les conséquences de cette pression sont diverses :

- Destruction des ganivelles par stationnement anarchique et par vandalisme (feux de camp). L'EID Méditerranée remplace sur ce secteur, dans le cadre de sa convention d'entretien des ouvrages plus de 400 m de ganivelles par an en moyenne, la commune de Mauguio Carnon quant à elle assure le remplacement d'un linéaire de l'ordre de 1000 m. Donc on ne peut pas dire que ces destructions soient mineures.*

- *Piétinement de zones dunaires entraînant :*
 - *une déstabilisation des sols (siffle vent, caoudeyres dans les dunes),*
 - *une augmentation de la matière organique (favorisant les plantes rudérales),*
 - *des entrées d'espèces invasives.*

Une réorganisation générale des cheminements et des stationnements permettra aux dunes de ce secteur de se maintenir et donc de lutter plus efficacement contre l'érosion chronique qui touche le trait de côte.

Concernant les modes d'accès à la plage, il est possible aujourd'hui, en effet, que les « pro-voitures » soient les plus nombreux. Comme ils ont du l'être au début dans la majorité des programmes de type Grand Site, ou comme le seraient encore les usagers de la plage de l'Espiguette s'ils avaient la possibilité d'aller près du rivage en voiture. Mais demandons aujourd'hui aux habitants de Plogoff s'ils souhaiteraient remettre la route de la Pointe du Raz en service !...

Le fait de ne pas habiter Carnon ou la Grande-Motte n'empêche en aucune façon de venir en vélo (il existe un réseau de pistes depuis Montpellier). 5 à 10 kms ne sont pas un obstacle à l'usage du vélo, surtout pour une sortie loisirs-famille. C'est le constat fait depuis des années par l'Association des Départements Cyclables qui a tenu son congrès sur les déplacements périurbains en septembre dernier à Bobigny.

Le chiffre de 71% des usagers prêts à marcher pour protéger le site, est issu d'une enquête réalisée par BRL Ingénierie et Détente Consultant, le 17 août 2000 dont un exemplaire est joint.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur réfute l'ensemble de ces affirmations et s'étonne que des bureaux d'études sérieux soient parvenus à de telles conclusions alors qu'il s'agit de simples questions de bon sens :

- **A aucun moment de l'année, la plage ne peut être considérée comme humainement surchargée et il existe bien des sites sur la côte méditerranéenne qui souhaiteraient être dans la même configuration. Par contre, elle le deviendra certainement au droit des aires de stationnement si les étapes 2 et 3 du projet se réalisent.**
- **La liberté de circuler est une liberté constitutionnelle fondamentale et ce n'est pas demain que les usagers de la plage abandonneront leur véhicule préféré alors qu'il ne leur proposé aucun autre moyen de transport de substitution.**
- **Il serait souhaitable de bien expliquer comment une famille avec de jeunes enfants peut effectivement se rendre de Montpellier ou d'ailleurs à la mer en bicyclette et en plein mois de juillet, en emmenant avec elle le matériel et la subsistance indispensables à un séjour de quelques heures sur la plage.**

- Si effectivement cette famille a besoin d'un véhicule pour atteindre le parking, la même explication s'impose pour démontrer comment elle pourra gagner à pied un lieu de baignade qui lui convienne, sauf à s'entasser avec les autres sur la portion de plage située à proximité immédiate du parking.
- Les comparaisons avec d'autres sites en France, notamment en Bretagne, ne sont pas valables. D'une part, il n'existe pas d'exemple en France d'un bassin de vie de 500.000 personnes adossé à la mer et disposant de plages accessibles et utilisables en toute sécurité telles que le lido de Carnon/La Grande Motte. D'autre part, les attentes des usagers ne sont pas forcément les mêmes lorsque les températures de l'eau et de l'air n'atteignent pas des valeurs minimum de confort.

Le Commissaire Enquêteur considère donc que l'idée d'un recul stratégique accompagné d'une disparition totale de la route repose sur un postulat erroné. Le type de fréquentation de la plage sera profondément modifié et perdra le caractère familial qui en fait depuis toujours l'attrait et la renommée.

Les travaux prévus en première étape peuvent par contre améliorer les conditions d'utilisation de cet espace sous réserve que des mesures appropriées favorisent l'étalement des usagers le long du lido.

II – 4 -7) Stationnement des véhicules

Observations du Commissaire Enquêteur :

Le stationnement anarchique des véhicules en période de pointe pose évidemment problème et la suppression du stationnement du côté mer au cours de la première étape ne va certainement pas améliorer cette situation si des mesures adéquates ne sont pas prises.

La seule mesure compensatoire prévue dans le dossier est la création d'un parking au petit Travers d'une capacité d'environ 540 places. Des parkings de délestage sont également prévus en pointillé sur les terrains du Conservatoire du Littoral mais n'ont aucune chance de se réaliser dans le cadre de la première étape.

Il est indiqué dans le dossier que la suppression du stationnement le long de la RD59 coté mer sera globalement compensée par la création de ce parking.

Cette assertion paraît erronée dans la mesure où le linéaire concerné et mesuré sur le plan de situation entre le carrefour du petit Travers et la limite communale de La Grande Motte est de 2400m. En prenant une largeur théorique de 3m pour stationner en épi, cela représente déjà 800 places de stationnement qui disparaissent coté mer. Auxquelles il est nécessaire de d'ajouter 150 places situées des deux cotés de la route entre le carrefour du petit Travers et les premiers immeubles de Carnon et qui disparaissent également du fait du trottoir nord, de la place traversante et de la piste cyclable coté mer.

Il serait également judicieux de ne pas oublier les 200 voitures qui stationnent illégalement le long des bretelles de l'échangeur actuel.

Le commissaire Enquêteur considère donc qu'à l'issue de la première étape le déficit en places de stationnement sera largement supérieur à 500 par rapport aux possibilités offertes aujourd'hui et non de 60 comme indiqué dans le dossier.

Des mesures restrictives auraient également pu être envisagées concernant le stationnement des camping-cars sur cette portion du littoral. Incapables de stationner en épi à moins de disposer d'emplacements adaptés, ils ne peuvent que se ranger sur le bas-côté de la route, prenant ainsi la place de 4 à 5 voitures.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La capacité de stationnement constatée le long de la route littorale entre les deux échangeurs du Petit et du Grand Travers varie entre 1100 et 1300 véhicules. Ces chiffres, issus de comptages réalisés en haute saison, sont inférieurs à la capacité théorique de stationnement entre les deux échangeurs. Si on prend une valeur moyenne de 1200 places, cela conduit à supprimer environ 600 places coté mer de la route littorale soit un déficit en phase 1 de 60 places.

Il faudra étudier la compensation de ce léger déficit par les aires naturelles de stationnement prévues en phase 2 et 3.

Mais cette contrainte est la discipline indispensable pour retrouver une qualité décriée par la clientèle touristique de l'Hérault, notamment pour ce qui concerne la saturation automobile des sites touristiques et surtout des plages.

- a) *Cette perception de la non-qualité est en progression et le traitement des « points de saturation » doit être prioritaire (expertise CRP Consulting – septembre 2004).*
- b) *Ce problème global de la qualité est l'objet d'un des 5 axes stratégiques du 2ème « Schéma de Développement du Tourisme et des Loisirs » dont une des mesures définit particulièrement le « Plan Qualité Plages » à mener sur deux sites pilotes : Carnon – Grande-Motte et Sète – Marseillan.*

Rappelons que ce schéma est issu d'une concertation extrêmement large : écoute des usagers, une vingtaine d'ateliers avec professionnels et institutionnels, une trentaine de rencontres, 250 participants aux assises du tourisme. 4 réunions de restitutions publiques territoriales, etc...

- c) *Ceci a conduit le Comité Départemental du Tourisme à constituer un « Groupe Qualité » en partenariat avec l'ensemble des acteurs du tourisme dont le programme de travail développe les pistes données par le Schéma et confirme totalement, au passage, le présent projet.*

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur est en complet accord avec le diagnostic du maître d'ouvrage et estime qu'il est urgent de trouver une solution au stationnement de plus en plus anarchique des véhicules le long de la RD 59.

Il constate néanmoins que, dans le cadre du Plan Qualité Plage il est toujours fait référence au projet global et qu'en interdisant tout stationnement le long de la RD 59 puis en la faisant disparaître, la solution est toute trouvée.

Il estime qu'avant d'en arriver là, il serait judicieux d'envisager un meilleur contrôle des véhicules stationnant sur cette portion de route en pleine saison. Un simple portique à l'entrée éviterait déjà que des campings cars ne s'engagent sur cette voie et ne viennent occuper pendant plusieurs jours la place de trois à quatre voitures comme cela se pratique actuellement.

Il est également facile de voir qu'une bonne matérialisation de ce stationnement permettrait d'accueillir déjà plus de 750 véhicules (3m par véhicule) sur un seul coté de la RD 59.

Le nouveau parking serait alors consacré pour partie à l'éradication complète du stationnement sauvage le long des bretelles des échangeurs et de l'insécurité qu'il génère à condition bien entendu que des dispositifs physiques anti-stationnement soient mis en place.

II – 4 -8) Equipements et Services**1) Transports en commun****Observations du Commissaire Enquêteur :**

Il est tout à fait illusoire d'envisager une diminution quelconque de la « prégnance » de la voiture dans le secteur et s'il est beaucoup question dans le dossier de liaisons « douces », le commissaire Enquêteur n'a trouvé nulle part de proposition de systèmes collectifs favorisant l'étalement des usagers sur la plage.

S'il est question dans le dossier des liaisons quotidiennes par autocar entre l'agglomération de Montpellier et la plage de Carnon, les horaires, la fréquence de passage et les points d'arrêt ne sont pas de nature à limiter l'usage de la voiture personnelle.

Les usagers qui auront effectué plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre à la mer ne renonceront pas aisément à leur objectif initial. Compte tenu de l'instauration d'un sens unique de circulation, la situation anarchique observée d'ores et déjà coté Grande Motte et principalement à la ZAC du grand Travers ne pourra que s'aggraver.

En ce qui concerne l'entrée Est de Carnon, le nouveau parking pourra servir de tampon jusqu'à ce qu'il soit plein. Ensuite la situation redeviendra identique sinon pire à celle qui est vécue en période estivale par les résidents.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur la question des transports en commun, le projet pourrait être plus ambitieux mais les solutions à mettre en œuvre sont rendues difficiles par la présence de deux intercommunalités. Le développement des transports en commun irait dans le sens des objectifs du Maître d'ouvrage, cependant le maintien de la situation actuelle ne remet pas en cause l'équilibre et l'intérêt de ce projet.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur n'a pas à s'immiscer dans les querelles d'intercommunalité à l'origine de cette absence de transports collectifs.

Il considère par ailleurs que le déploiement des usagers le long de la plage ne pourra être assuré que par un moyen de transport propre au site et qui assurerait une desserte continue dans le temps et dans l'espace entre les deux échangeurs.

2) Equipements publics

Observations du Commissaire Enquêteur :

Comme indiqué plus haut, les camping-cars stationnant sur les terre-pleins de la RD59 sont indésirables. Encore faudrait-il que des emplacements adéquats leur soient réservés afin que leurs occupants puissent eux aussi profiter de la plage.

La présence sur le parking d'un bâtiment avec sanitaires et douches aurait sans doute permis de réserver quelques emplacements payants à leur intention mais je constate que rien n'a été prévu et c'est regrettable.

Des aménagements pour handicapés sont prévus uniquement au niveau du parking. Bien que ce soit déjà une amélioration par rapport à la situation actuelle, il aurait été convenable d'aménager quelques passages trans-dunaires à leur intention afin de leur éviter un cantonnement sur un morceau de plage surpeuplé.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il existe sur chacune des communes au moins quatre aires de stationnement dédiées aux camping-car (Aire située à l'entrée du camping les Saladelles à Carnon, Plage du point zéro à La Grande Motte, par exemple...) offrant les services nécessaires à cette activité (vidange cassette chimique, eaux sales, branchement électrique,...). Il n'est pas prévu d'étendre la capacité d'accueil des camping-cars sur le secteur du Lido de Carnon.

L'accès à la plage, pour les personnes handicapées, sera sensiblement amélioré par la création de places de parking réservées, la conception de cheminements adaptés (absence de

marches, rampes à pentes modérées, ...) ainsi que l'aménagement de passages trans-dunaires équipés afin de leur permettre d'accéder à la plage. Le projet a déjà fait l'objet d'échanges avec l'Association des Paralysés de France. L'aménagement des passages transdunaires sera réalisé par les communes, c'est pourquoi il n'est pas détaillé dans ce dossier mais il fait bien partie de l'aménagement global du site.

Pour les personnes handicapées ce projet représente donc un progrès incontestable.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Si des sites équipés et dédiés aux campings cars existent en dehors du lido Carnon/La Grande Motte, il est alors anormal que ceux-ci puissent venir faire ventouse le long de la RD 59 et participer à l'anarchie du stationnement. L'accès au site devrait leur être physiquement interdit.

En ce qui concerne l'accès de la plage aux handicapés, le Commissaire Enquêteur prend acte de la volonté du maître d'ouvrage d'améliorer la situation actuelle tant au niveau du stationnement que des passages trans-dunaires. Il est néanmoins en droit de demander ce qui restera de ces équipements lorsque l'étape 3 aura été réalisée. Seul subsistera l'accès depuis le parking, dans un secteur où la fréquentation sera plutôt proche de l'asphyxie.

3) Equipements sanitaires

Observations du Commissaire Enquêteur :

Un bâtiment sanitaire est prévu au milieu du parking. C'est mieux que rien mais il faut se poser la question de son utilisation qui sera réservée uniquement aux personnes ayant choisi le morceau de plage le plus proche.

Il existe par contre une très forte demande du public pour l'installation de sanisettes tout le long du Lido. C'est là une action simple et très protectrice de l'environnement pour laquelle rien n'est prévu dans le dossier.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Aujourd'hui, il n'existe aucun sanitaire.

Avec la phase 1 du Projet, il y aura des sanitaires (WC, douches) au niveau du parking avec l'assainissement correspondant. C'est un progrès, sans doute insuffisant, mais très important.

Avec les phases 2 et 3, il sera possible d'étudier l'implantation de sanitaires supplémentaires le long du Lido.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur reconnaît que l'installation d'un bâtiment sanitaire sur le parking constituera une amélioration notable de la situation existante. Ce bâtiment sera néanmoins réservé aux usagers de proximité et sera difficilement utilisable par ceux qui auront choisi de s'installer plus loin et qui, par nécessité, continueront leurs pratiques habituelles.

Il fait remarquer que la présence de sanisettes réparties le long de la plage est une demande très forte et qu'attendre la deuxième étape pour répondre à ce besoin n'est pas très cohérent avec l'objectif affiché de réhabilitation du lido.

Il ne saisit enfin pas très bien comment sera assuré l'entretien de ces sanisettes à l'issue de la phase 3, lorsqu'elles ne seront plus accessibles par le moindre véhicule.

4) Etablissements privés**Observations du Commissaire Enquêteur :**

Trois concessions privées sont actuellement autorisées à proximité immédiate du carrefour du petit Travers et donc du futur parking.

Il n'appartient pas au commissaire Enquêteur de juger de leur validité ou de les justifier mais il constate qu'elles occupent une portion non négligeable de plage à un endroit où l'érosion du cordon littoral est dévastatrice et où se déversera la majorité des usagers du parking.

Une telle situation risque d'être ingérable dans le futur car elle amènera inéluctablement des conflits violents de voisinage.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce projet ambitieux pose en fait clairement la question de la future répartition des espaces sur la plage dont rien n'indique qu'il doive continuer à laisser avancer les concessions privées, ni les maintenir aux endroits actuels.

C'est un fait qu'une vision globale de l'évolution des concessions est nécessaire et qu'une réflexion devra être entreprise en ce sens.

Toutefois, les concessions accordées par les communes existent aujourd'hui et on ne constate pas de « conflits violents ». Au droit du Petit Travers, il n'y a qu'une concession de type buvette-restauration (Le Palm Ray) et sur la portion du Lido située sur le territoire de Mauguio-Carnon, on dénombre 3 concessions de type location de matériel.

La mise en œuvre de ce projet garantit au moins qu'il n'y aura pas de concessions supplémentaires dans la zone aménagée.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur prend acte qu'aucun établissement supplémentaire ne viendra occuper, même temporairement, le domaine public.

Il admet aisément que l'établissement existant au droit du Petit Travers puisse être autorisé à poursuivre son activité mais constate dans le même temps qu'il occupe un espace de plage que l'érosion attaque inexorablement d'année en année et qui se trouvera accaparé par les usagers stationnant sur le parking.

Le rechargement de la plage devient donc ultra-prioritaire en cet endroit.

5) Valorisation du site**Observations du Commissaire Enquêteur :**

Depuis 2002, le site du Lido a été retenu comme site emblématique par le comité interministériel d'aménagement du territoire.

Force est de constater que rien n'a été fait à ce jour pour valoriser cet espace auprès du public par des actions d'information, des circuits découvertes ou de simples panneaux soulignant la fragilité du milieu.

Beaucoup de personnes estiment en outre que les actions de vandalisme invoquées dans le dossier ne sont pas aussi nombreuses qu'on pourrait le croire et ne mettent pas en péril cet espace protégé. Une action ciblée sur les usagers aurait donc toute chance d'avoir des résultats positifs.

Il est regrettable qu'aucune disposition en ce sens ne figure au dossier.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est bien prévu de mettre en place une signalétique afin d'informer et de sensibiliser la population sur la richesse et la fragilité de cet espace naturel. Cette demande est légitime et sera mise en œuvre.

Malheureusement, s'agissant du vandalisme, nous sommes contraints de le constater (Destruction des ganivelles par stationnement anarchique et feux de camp). L'EID Méditerranée remplace sur ce secteur, dans le cadre de sa convention d'entretien des ouvrages plus de 400 m de ganivelles par an en moyenne, la commune de Mauguio-Carnon quant à elle assure le remplacement d'un linéaire de l'ordre de 1000 m.

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

L'entretien de la plage et la lutte contre l'incivisme et le vandalisme sont des actions perpétuelles dont la responsabilité ne peut être laissée à une seule collectivité.

Le Commissaire Enquêteur estime que tout accès à un équipement public tel que la plage a un coût et que ce coût doit être assumé équitablement en fonction de son type de fréquentation :

- Soit par une collectivité représentative de l'ensemble des usagers (Département, Région ou Etat).
- Soit par les usagers eux-mêmes sous forme de péage ou de frais de stationnement.

Il considère que les habitants de Mauguio-Carnon qui représentent 5 à 10 % des usagers n'ont pas à supporter la quasi-totalité des coûts afférents à l'entretien de la plage et de ses dispositifs de protection.

Il admet volontiers que le parking projeté en première étape puisse être considéré comme un parking de dissuasion et que sa gratuité soit garantie. Il estime néanmoins qu'un dispositif physique de régulation comme celui envisagé pour les campings cars pourrait s'accompagner en pleine saison d'un mini-péage acquitté par les usagers à la recherche d'un espace et d'une tranquillité qu'ils ne trouveront pas au droit du parking.

Une participation financière appropriée des usagers leur permettrait également de prendre conscience des efforts consentis par les collectivités pour valoriser le site.

II – 4 -9) Estimation sommaire des travaux

Observations du Commissaire Enquêteur :

Le montant des travaux s'élève à 3,2 millions d'euros décomposés par type de travaux. Je souhaiterais disposer de la même grille de dépense en isolant les travaux relatifs à la construction du parking de ceux concernant la RD59.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La répartition est la suivante :

- parking = 1 500 000 euros TTC
- giratoire = 1 000 000 euros TTC
- linéaire RD 59 = 700 000 euros TTC

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur a bien noté que 700.000 euros seront consacrés à l'aménagement de la RD 59 et à la création de la piste cyclable. Il aurait même souhaité que des sommes supplémentaires soient prévues pour l'installation de sanitaires le long du lido.

Il se pose néanmoins la question de la pérennité de cet investissement à l'intérieur du projet global et considère que la réalisation de ces équipements en phase 1 remet en cause les objectifs des phases 2 et 3.

II – 4 -10) Retombées économiques

Observations du Commissaire Enquêteur :

Aucune analyse économique concernant la contribution touristique des estivants présents sur le lido n'est disponible. L'absence de toute étude sérieuse de fréquentation ne pouvait que conduire à cette carence.

Il aurait pourtant été extrêmement intéressant de disposer de données sociologiques précises, récentes et fiables sur les lieux de résidence des usagers, les tranches d'âge ou les situations familiales. Une telle étude aurait évité aux auteurs du dossier d'avancer des hypothèses contestables et invérifiables.

Une analyse fine des flux de voitures et de personnes n'est également pas disponible.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ces études existent et sont disponibles même si elles n'ont pas été intégrées au dossier pour ne pas l'alourdir. On peut citer les études suivantes, qui sont à la disposition de Monsieur le Commissaire Enquêteur :

- *Protection et aménagement durable du lido du Petit travers Diagnostic du site et de son fonctionnement
Avril 2004 – Urbanis LR*
- *« Opération refondation du tourisme littoral héraultais – Projet pilote lido Carnon – La Grande-Motte ». BRL Ingénierie – Détente Consultant, Février 2001.*

Les éléments d'analyse de la contribution économique des touristes sont :

- *L'offre en lits touristiques de cette destination « Montpellier – Petite Camargue » est d'environ 174000 (138000 en résidences secondaires/meublés et 36000 en lits marchands), soit 24,4 % de l'offre totale du département (713000 lits).*
- *La fréquentation est chiffrée également avec précision, elle est de 37 millions de nuitées (chiffres 2004) au niveau départemental. Si l'on tient compte du ratio de l'offre, cela donne au moins 9 millions de nuitées touristiques sur ce secteur.*
- *L'impact économique du tourisme sur ce secteur est approximativement de 300 millions d'Euros de chiffre d'affaire (31 € de dépense moyenne journalière/touristes), sans compter le tourisme de transit et le tourisme à la journée, non générateurs de nuitées mais très importants sur ce secteur à fort usage local, également hors saison.*

- *Ce sont environ 10.000 emplois (directs, indirects et induits) qui sont concernés dont une majorité ne sont pas comme on le croit souvent – des emplois saisonniers.*

Ces chiffres ne se rapportent, bien sûr, qu'en partie à la fréquentation de la plage Carnon – Grande Motte, mais celle-ci constitue avec Montpellier, le cœur touristique du secteur. (source Mémento Centre Départemental du Tourisme).

Commentaires du Commissaire Enquêteur :

Le Commissaire Enquêteur est entièrement d'accord avec l'analyse du maître d'ouvrage. Il regrette d'autant plus que les hypothèses de base du projet global n'aient pas été confrontées à cette réalité touristique.

Il serait donc judicieux de profiter du répit inhérent à la phase 1 et au retard du rechargement de la plage en sable pour procéder dès cet été à une analyse socio-économique plus convaincante de la fréquentation du lido en période estivale.

Un tel travail serait un élément majeur du bilan tel qu'il est prévu par la charte à l'issue de la première étape.

II – 4 -11) Solutions alternatives

Observations du Commissaire Enquêteur :

Aucune solution alternative n'a été analysée. Les seules variantes figurant au dossier concernent uniquement l'implantation du parking et de ses accès.

Je pense que la signature de la charte en début d'année a contribué à figer un projet dont je suis persuadé que les phases 2 et 3 sont d'ores et déjà mort-nées.

Je désirerais savoir pourquoi la solution consistant simplement à accoler la RD 59 à la voie rapide et aménager une dizaine de passages trans-dunaires permettant au public d'accéder facilement à la plage n'a jamais été envisagée.

Les avantages d'une telle solution me paraissent évidents et susceptibles de concilier les intérêts de toutes les parties prenantes. Je suis donc extrêmement surpris que personne ne s'en soit fait l'avocat et qu'aucune étude sérieuse n'ait été engagée.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les solutions alternatives ont été envisagées, et en particulier celle proposée par monsieur le commissaire enquêteur. La création d'une voie nouvelle le long de la voie rapide n'a pas été retenue pour deux raisons. D'une part, il faudrait racheter au Conservatoire du Littoral les terrains nécessaires pour aménager une route, des parkings, des passages transdunaires...et selon la loi, les terrains du Conservatoire du Littoral sont inaliénables, et ne peuvent être transformés, notamment, par la création de routes. Ce n'est que du fait de l'intérêt global de

l'opération, et notamment la suppression de la route en phase 3, qu'il a été envisagé la création de poches de stationnement après analyse fine de leur impact, et sous réserve qu'elles restent naturelles. En outre, la création de cette voie serait vraisemblablement contraire à la loi littorale.

D'autre part, même si la maîtrise foncière était assurée, cette solution ne serait pas acceptable pour les services de l'Etat compte tenu de son impact très fort sur un espace naturel fragile ayant une forte valeur environnementale.

Enfin, les trois phases de ce projet sont définies dans la Charte signée par chacun des partenaires. Elle engage l'ensemble des signataires pour l'ensemble des trois phases et n'a pas été dénoncée. Il n'est donc pas fondé d'affirmer que les phases 2 et 3 sont « mort-nées ».

Commentaires du Commissaire Enquêteur

Les arguments du maître d'ouvrage justifiant de l'abandon d'une alternative qui avait été envisagée dans l'étude BRL de février 2001 sont discutables. La loi littorale ne s'applique qu'au domaine du Grand Travers et à l'espace compris entre la RD 59 et la mer. Ensuite le transfert de la RD 59 le long de la voie rapide permettrait au Conservatoire de conserver par échange l'emprise de ses terrains tout en supprimant le morcellement du lido en deux territoires distincts.

Le Commissaire Enquêteur considère qu'au moment du bilan, les bonnes questions devront être posées et cette solution étudiée sans préjugés ni préavis à la lumière des résultats de cette enquête et des concertations à venir.