

Groupe de Projet « Petit et Grand Travers »

Le lido du Petit et du Grand Travers
Propositions du Groupe de Projet

Juillet 2010

Ce document présente une analyse de la situation et des enjeux du lido du Petit et du Grand Travers ainsi que des propositions d'aménagement et de préservation.

Il est issu du travail collectif mené de novembre 2008 à juin 2010 par le Groupe de Projet « Petit et Grand Travers », composé de représentants d'associations, d'institutions publiques et de collectivités territoriales (voir composition en annexe). Sa rédaction finale a été assurée par Pierre-Yves Guihéneuf (médiateur, DialTer).

Les constats et propositions présentés ici (parties 1 à 3 de ce document) ont été élaborés et validés par :

- M. Jean-Claude Armand (Délégué régional du Conservatoire du Littoral),
- M. René Cattin (Président de l'Association des Propriétaires et Résidents du Grand Travers),
- M. Jean-Pierre Chérifcheick (Président de l'association Capnubam),
- Mme Sylvette Dumas (Responsable du Service Urbanisme de la Mairie de Mauguio),
- M. Roger Duprat (membre du Conseil d'administration de Languedoc Roussillon Nature Environnement),
- M. André Girard (Représentant de l'Association des commerçants de Carnon),
- Mme Isabelle Hacquard (Responsable Ingénierie de Projets, Hérault Tourisme),
- Mme Marie-Thérèse Pébret (Présidente de l'Association Grande Motte Environnement), qui apporte des précisions en partie 4 de ce document.
- M. Michel Pieyre (Conseil Général de l'Hérault).

Certains membres du groupe de projet n'ayant pas participé à la réunion finale s'associent cependant à ces propositions et apportent des précisions en partie 4 de ce document. Il s'agit de :

- Mme Delphine Caffiaux (DDTM)
- M. Hugues Heurtefeux (EID)
- M. Régis Mortier (Comité Départemental de Vol Libre)

Ce document est validé à l'exception du paragraphe "Accès et stationnement" de la partie "3.1. A moyen et long terme : faire évoluer les modes de fréquentation" par :

- M. Nicolas Dusfour et M. Bernard Barny (respectivement Président et Secrétaire de l'Association des plagistes de Carnon) dont les réserves sont présentées en fin de document.

Les membres du Groupe de projet suivants n'ont pas souhaité valider ce scénario :

- Mlle Sophie Reynaud, directrice des Services Techniques et de l'Aménagement Urbain de la Ville de la Grande Motte, considérant que cette responsabilité incombe à M. le Maire de la Grande Motte, membre du Comité de pilotage.
- La DREAL n'a pas contribué directement à l'élaboration de ces propositions finales. Elle a contribué aux travaux en fournissant au groupe une contribution sur le plan de l'expertise, en particulier sur les thèmes biodiversité et paysage, et sur l'état de la réglementation environnementale (voir notamment sa contribution de décembre 2009). Pour ces raisons et en tant que service de l'Etat, la DREAL souhaite conserver un recul sur ce document final.

A la date du 20 juillet 2010, n'ont pas répondu à nos sollicitations concernant leur adhésion à ce document les membres suivants du Groupe de projet :

- Mme Nathalie Declerck et M. Patrick Mortier (Association Sauvons la Plage Libre)
- M. Daniel Valde (Association Vive Carnon Libre)
- M. Sauveur Giangrasso (Association des Paralysés de France)
- M. Joël Ortiz (Association des plagistes de la Grande Motte),
- M. Jean-Pierre Suarez (Association Carnon Environnement)
- L'association des commerçants de la Grande Motte.
- Le CAUE.

Enfin, il est rappelé ici que ce document n'engage pas la responsabilité du Comité de pilotage ni ne préjuge des décisions qui seront prises. C'est une contribution au processus décisionnel que ses signataires ont souhaité être la plus constructive possible.

1. Etat des lieux

Un site d'importance pour le département et pour la région

Le lido du Petit et du Grand Travers est un site emblématique pour le département et la région, à cause de son utilité sociale, de sa valeur environnementale et de son importance économique.

Le groupe de projet tient à affirmer le caractère multidimensionnel de ce site. Celui-ci ne peut pas être réduit à ses seules dimensions naturelles, économiques ou sociales, mais doit faire l'objet d'une vision globale et d'aménagements conçus pour concilier, autant que faire se peut, les diverses attentes qui s'expriment envers lui.

Il s'agit de préserver le site sans le sanctuariser, d'assurer le maintien d'activités économiques sans nuire à son image et à ses richesses biologique, de garantir sa fréquentation par un large public sans le dégrader.

Utilité sociale

Cette zone située aux portes d'une agglomération de 450.000 habitants, est circonscrite par les zones urbanisées de Carnon et de la Grande Motte à l'est et à l'ouest, par la mer au sud et par l'Etang de l'Or au nord. Elle est très fréquentée par les habitants de la région et les touristes. La fréquentation est majoritairement le fait d'habités résidant à proximité (agglomérations de Montpellier et Nîmes).

Elle est marquée par un caractère non urbanisé et peu aménagé, un aspect naturel, une proximité des zones urbaines.

C'est une zone de loisirs utilisée par la population locale depuis longtemps. Pour certains sportifs, comme les kite-surfeurs, c'est un lieu significatif dans l'histoire de leur pratique. Tout cela confère au site des dimensions sociales patrimoniales.

Cette zone constitue également une zone de résidence pour la population des communes voisines et un espace de travail pour les professionnels qui y exercent leur activité.

Valeur environnementale

Situé entre deux sites classés, inclus dans trois zones Natura 2000¹, faisant l'objet de plusieurs mesures de protection, le site recèle des habitats naturels qui méritent d'être préservés².

Il bénéficie d'un paysage d'aspect naturel mais cependant fortement anthropisé, cloisonné par les aménagements (RD 59, RD 62, canal du Rhône à Sète), fait pour l'essentiel d'espaces ouverts dont une partie est en voie de fermeture, ainsi que de plantations de pins héritées de la Mission Littoral.

Son caractère de coupure d'urbanisation est un atout fort à conserver³.

Le groupe de projet est conscient du fait que le site fait l'objet d'interventions humaines répétées destinées à le préserver (rechargement en sable, nettoyage de la plage, protection des dunes, etc.). Il ne s'agit donc pas d'un espace sauvage ni d'un sanctuaire, mais plutôt un espace naturel qui cherche son équilibre entre protection et aménagement⁴.

Valeur économique

Le site est un espace d'activité pour les professionnels qui y sont directement installés : plagistes et gérants de camions-snacks. Leur activité est fortement dépendante du maintien de la qualité du site, et celle-ci influe en retour sur la qualité du site⁵.

Les retombées de la fréquentation du site bénéficient également aux communes voisines et à leurs commerçants⁶.

C'est un site touristique important, vecteur potentiel d'image pour la région.

¹ Au titre de la directive habitats avec le site d'importance communautaire FR9101408 "Etang de Mauguio" et du site marin de la directive habitat, FR9101413 "Posidonies de la côte palavasienne" ; au titre de la directive oiseaux avec la Zone de protection spéciale n°FR9112017 "Etang de Mauguio" (source DREAL).

² Principaux habitats identifiés : dunes blanches, dunes grises, dépressions interdunaires, galeries de peupliers, prairies humides, prés salés, sansouïres, fourrés de tamaris (Présentation de M. Gil Cloix, Office National des Forêts, le 12 mars 2009). Cette liste n'est pas exhaustive et les espèces ayant justifié le classement du site en zone Natura 2000 ne sont pas citées ici. Ces habitats sont d'importance régionale, nationale et communautaire, les habitats dunaires méditerranéens étant rares et menacés en Europe (source DREAL).

³ Source : présentation de M. Marc Esteben, inspecteur des Sites, le 12 mars 2009.

⁴ Pour ce type de site, le terme de « milieu naturel » est retenu par la communauté scientifique et par la réglementation française et communautaire (source DREAL).

⁵ En 2009, les paillotes occupent 2,8% du domaine public maritime, génèrent 368 emplois directs (170 équivalents temps plein) et 15.213.000 € de chiffre affaires, versent 470.510€ en redevances aux communes, sont à l'origine de 95 articles de presse par an et vendent 98.265 bouteilles de vins du Languedoc-Roussillon (Source Direction Information Économique CCI).

⁶ Selon la présentation d'Hélène Rey-Valette (Université de Montpellier) du 12 février 2009, les bénéfices pour les communes résident par exemple dans les locations, le commerce, la valeur de l'immobilier, etc. D'après elle, le rapport entre les dépenses consenties par la puissance publique (Etat et collectivités) et les bénéfices dégagés pour le secteur privé est de 1 à 6 environ ; le rapport entre les emplois publics occupés et les emplois privés créés est de 1 à 3,5 environ.

2. Enjeux

Atouts et problèmes

L'érosion

Le recul du trait de côte a plusieurs origines, notamment les tempêtes, les ouvrages en mer (digues et épis à proximité), la montée du niveau de la mer et le déficit de sédiments apportés par le Rhône.

Le nettoyage du sable en période estivale élimine les éléments grossiers et contribue également à l'érosion du site.

En l'absence d'action, le recul du trait de côte est inéluctable à brève échéance.

La préservation de la végétation sur la dune est une condition de son maintien. Mais le système dunaire est fragile et menacé par une fréquentation anarchique ou abusive. Pour éviter le piétinement, il est nécessaire de limiter la circulation des personnes aux voies de circulation piétonnes tracées, de maintenir les ganivelles et d'empêcher toute divagation sur les dunes.

La qualité bactériologique des eaux et de la plage

L'absence de sanitaires en nombre suffisant sur le site induit des comportements qui portent atteinte à la qualité des eaux de baignade.

Améliorer la qualité bactériologique des eaux de baignade, de la plage, de la dune et de l'arrière-dune doit constituer un objectif des aménagements.

Les passages transdunaires

Le nombre de passages transdunaires a été considérablement réduit afin de préserver la continuité de la dune.

Ces passages sont souvent étroits, malaisés et inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le cordon dunaire

Le cordon dunaire (dune blanche) joue un rôle important dans la lutte contre l'érosion. Or, le sable qui s'accumule devant cette dune est parfois aplani par des résidents ou des professionnels qui désirent garder une vue sur la mer depuis leur habitation ou leurs locaux. Ces initiatives nuisent à la préservation de la dune.

Les attentes des usagers

La majorité des usagers sont attachés au caractère naturel du site et souhaitent des services, notamment au niveau de la propreté et de la sécurité⁷.

L'accès au site

Actuellement, la voiture constitue le mode d'accès principal. Les autres modes d'accès (vélo, bus, navettes) étaient utilisés par moins de 2% des usagers lors de l'été 2009.

Un premier système de navettes a été mis en place pour l'été 2009. Il ne concernait que les personnes de l'agglomération montpelliéraine qui acceptaient de se garer au Parc des Expositions de Montpellier.

La fréquence, le prix et la commodité des transports en commun (été 2009) ne sont pas incitatifs.

Il n'y a pas de continuité au niveau des pistes cyclables pour un accès sécurisé au site en vélo : en 2009, la piste cyclable nouvellement dessinée entre les ronds-points du Petit et du Grand Travers servait principalement de circuit de promenade mais très peu de moyen d'accès à la plage⁸.

La RD 59

La RD 59 est la voie départementale qui va du rond-point du petit Travers à l'échangeur du Grand Travers, elle est prolongée à partir de ce point par une voie communale de la Grande Motte. Elle contribue à la répartition des usagers le long de la plage. Elle est également utilisée comme voie de desserte locale. Enfin, ses bas-côtés ont une fonction de parking toute l'année.

La circulation et le stationnement

Les modifications apportées durant l'été 2009 ont provoqué des perturbations importantes à la circulation et au stationnement qui ont causé un fort mécontentement des usagers et provoqué des réactions de violence. Cette situation doit être corrigée au plus vite. A plus long terme, il convient de trouver des solutions durables pour assurer un accès facile des usagers à l'ensemble du site.

⁷ Selon la présentation d'Hélène Rey-Valette (Université de Montpellier), devant le Groupe de Projet le 12 février 2009, 57,5% des usagers du littoral préfèrent les plages avec quelques aménagements, contre 21,9% qui préfèrent les plages très équipées et 20,6% les pages pas équipées du tout. Les équipements réclamés en premier concernent la propreté (dans l'ordre : poubelles, nettoyage, WC, douches) et ensuite la sécurité (Postes de secours, maître nageurs, aménagement des accès, surveillance contre les vols). Source : programme Beachmed sur trois plages du littoral languedocien.

⁸ Evaluation 2009 réalisée après les aménagements.

La mise en place du parking du Petit Travers n'a pas compensé la perte de stationnement causée par les aménagements⁹. Le stationnement anarchique des voitures en période de forte fréquentation cause d'importants problèmes en particulier à Carnon, dans le lotissement du Grand Travers et sur la bretelle d'accès au Petit Travers. Les résidents sont les plus touchés par cette situation qu'ils vivent au quotidien. La verbalisation n'est pas une solution : elle crée des tensions avec les automobilistes et ne contribue pas à une bonne image du site.

La fréquentation de la plage

Le site est fréquenté toute l'année. Son « fonctionnement » (pratiques des usagers, type de population, modes d'accès, etc.) est sensiblement différent en période hivernale et en période estivale.

La fréquentation est particulièrement forte entre mai et octobre, et culmine en juillet et août. C'est la plage qui concentre l'essentiel de la fréquentation. On n'observe pas pour autant de surfréquentation de la plage elle-même, même en été¹⁰.

Les usagers sont majoritairement des habitués originaires des agglomérations de Montpellier et de Nîmes. La plupart d'entre eux viennent régulièrement et pour une durée limitée (3h30 en moyenne lors de l'été 2009)¹¹.

La fréquentation de l'arrière-dune

L'arrière-dune fait l'objet d'une fréquentation masculine donnant lieu à des pratiques de prostitution. Elle est ressentie par des résidents comme un facteur d'insécurité. Elle provoque également un piétinement anarchique d'un milieu naturel sensible. Elle présente un certain risque sanitaire, du fait de détritits "spécifiques".

L'arrière-dune et le bois

L'arrière-dune fait pleinement partie du site. Elle contribue à sa richesse biologique et paysagère, elle constitue un cadre de vie pour les résidents et elle participe à l'image du site.

L'arrière-dune n'est pas suffisamment valorisée et ne fait pas l'objet de mesures de gestion suffisamment importantes et suffisamment coordonnées.

Le bois du Grand Travers est l'un des deux sites reconnu par le programme LAG-NATURE LIFE comme le plus riche pour ses habitats naturels et son avifaune. Il est nécessaire de le protéger.

⁹ Le déficit en 2009 par rapport à 2007 est estimé par le Groupe de projet à 689 places au total (584 places autorisées et 105 places non autorisées mais tolérées (stationnement anarchique). Compte-rendu de la réunion spécifique « Stationnement » du Groupe de projet du 24 février 2009.

¹⁰ Aux dires des usagers eux-mêmes lors des enquêtes et au vu des comptages réalisés par photographie aérienne.

¹¹ Evaluation 2009 réalisée après les aménagements.

Les établissements de plage

Les petites et grandes buvettes, ainsi que les camions snacks, procurent des emplois et apportent un service attendu par une partie des usagers.

Mais certains de ces établissements, notamment ceux qui ont une activité nocturne, causent des nuisances sonores aux résidents.

L'afflux de leur clientèle, alors qu'aucun espace de stationnement ne leur est spécifiquement dédié, contribue à la congestion du stationnement à la sortie de la Grande Motte.

3. Propositions

Scénario pour un aménagement et une protection du site

Ce scénario constitue une proposition du groupe de projet, conçue comme un compromis entre les multiples attentes exprimées au sujet du site. A travers lui, le groupe de projet :

- demande que le respect des réglementations existantes soit le préalable à toute proposition ;
- rappelle la nécessité de préserver le site sans le sanctuariser, c'est-à-dire de limiter les pressions exercées par la fréquentation sans remettre en cause le fait qu'il soit largement ouvert à une population diversifiée. Il s'agit donc, non pas de diminuer la fréquentation du site, mais de l'organiser autrement ;
- anticipe des évolutions de moyen et long terme dont il est nécessaire de tenir compte : croissance démographique de l'aire montpelliéraine et lunelloise, phénomènes d'érosion et de transformation des milieux naturels, changements de pratiques des usagers, etc.
- affirme la nécessité d'engager des aménagements de façon concertée, en mobilisant les connaissances et en sollicitant les propositions des institutions publiques, des associations et des experts.

3. 1. A court terme : améliorer l'existant, préparer l'avenir

La situation actuelle n'est pas satisfaisante. Il importe d'agir rapidement pour fluidifier le stationnement le long de la RD 59, et ceci de façon transitoire en attendant une nécessaire diversification des modes d'accès à la plage. Il est également nécessaire d'engager dès que possible des actions durables dans une perspective de plus long terme.

Accès et stationnement

- Déclasser la RD59 et en faire une aire de stationnement. Ne pas accroître le nombre de places de stationnement existantes, mais installer un portique pour éviter l'accès des camions et camping-cars.
- Améliorer la fluidité de l'accès au stationnement, soit en autorisant le dépassement par un élargissement de la voie de circulation, soit en rétablissant le double sens de circulation. Dans les deux cas, déplacer la glissière centrale.

- Préserver la voie verte pour la circulation de la navette et des cycles (double sens de circulation sur cette voie pour les cycles).
- Convertir l'aire réservée aux gens du voyage de la Grande Motte en aire de stationnement et assurer sa jonction avec le parking municipal attenant. Rationnaliser l'organisation du stationnement de l'ensemble. Suite à l'ouverture de l'aire intercommunale de stationnement des gens du voyage de Mauguio, cette solution serait la plus simple et la plus courte pour compenser les places supprimées par la phase 1. Cet aménagement n'aurait aucun impact écologique.

Transports

- Améliorer la desserte du site par les transports en commun : mise en œuvre d'un système plus incitatif (fréquence, coût, commodité) permettant une interconnexion avec le réseau de tramway de Montpellier (Port Marianne, en attendant le terminus à Pérols), en prenant en compte de la même façon le public provenant de Nîmes et Lunel, et en favorisant la répartition des usagers le long du littoral, notamment entre Palavas et La Grande Motte (et non uniquement sur le lido du Petit et du Grand Travers).
- Pérenniser le système de petites navettes, étendre leur trajet jusqu'à l'entrée de la Grande Motte et garantir durablement leur gratuité. Eviter, si possible, que les usagers venant de parkings-relais aient à changer de navette.
- Choisir des véhicules ludiques, accessibles aux personnes à mobilité réduite (plancher bas) et aux personnes chargées de matériel (station debout possible, accès large...).
- Créer au moins deux à trois quais de descente accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Assurer la continuité du réseau des pistes cyclables.

Aspects sanitaires

- Installer des sanitaires sur l'ensemble du site, en nombre suffisant et avec la régularité nécessaire pour modifier significativement les pratiques actuelles des usagers, limiter leur pénétration dans l'arrière-dune et améliorer la qualité bactériologique de la dune, de la plage et de l'eau de baignade.
- Choisir des installations démontables (en période hivernale) et autonomes (fosses étanches). Assurer un contrôle strict des vidanges. Mettre en place des outils de mesure de la qualité bactériologique du site, par des organismes publics compétents, afin de s'assurer des progrès obtenus.

Passages transdunaires

- Les passages existants, qui relient la RD59 et la plage, doivent répondre à deux objectifs : assurer le passage du public et porter le moins possible atteinte à la dune. Il

est possible par exemple d'améliorer leur qualité esthétique et leur commodité, de les signaler de façon plus efficace, de concevoir au moins deux ou trois d'entre eux pour les personnes à mobilité réduite et de les faire coïncider avec des quais conçus à cette fin aux arrêts de la navette.

- Réfléchir à la possibilité de passages transdunaires surélevés, permettant de ne pas entailler la dune, sous réserve que leur installation puisse être adaptée aux évolutions de celle-ci.

Préservation du cordon dunaire

- Interdire l'aplanissement du sable (qui forme naturellement des accumulations sous l'effet du vent) de façon à préserver la dune.

Gestion et fréquentation de l'arrière-dune

- Elaborer un plan de gestion écologique de l'arrière-dune, visant à préserver ses richesses biologiques et paysagères : lutter contre la fermeture et la banalisation des milieux naturels, gérer les boisements forestiers, etc. Associer à sa définition les associations qui le souhaitent.
- Limiter les pratiques de fréquentation masculine dans l'arrière-dune, par exemple en rendant cet espace plus clair et en y assurant une meilleure circulation du grand public ou par d'autres mesures.

Etablissements de plage

- Veiller au respect de la législation en vigueur de la part de ces établissements, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores. Garantir, en concertation avec les responsables de ces établissements, la conformité de leur activité avec les cahiers des charges existants.

3. 1. A moyen et long terme : faire évoluer les modes de fréquentation

Dès lors que l'accès sera facilité par de nouvelles offres de transports collectifs, il sera possible d'envisager une nouvelle étape dans l'aménagement du site. Celle-ci pourrait se mettre en place par exemple à partir du moment où le tramway arrivera à Pérols.

Accès et stationnement

- Mettre en place à l'arrêt de tramway de Pérols une plateforme multimodale : stationnement automobile (d'une capacité équivalente à celui que représente aujourd'hui le stationnement du côté nord de la RD 59), départ de navettes, prêts de cycles.
- Rechercher d'autres aires de stationnement en amont du site (par exemple à la Grande Motte, à Pérols, à Carnon...) avec des liaisons au site par des systèmes de navettes et des prêts de cycles. Mener des études préalables sur l'impact de leur mise en place ainsi que sur l'impact de la modification des modes de transport qu'elles susciteront.
- A plus long terme, si cela apparaît nécessaire au vu d'études documentées, explorer la possibilité d'aménager une ou des aires de stationnement ou des tracés de cheminements piétonniers sur le site, par exemple près de la RD 62, dans des zones où n'existent pas d'habitats naturels prioritaires. Le Groupe de projet attire l'attention sur un nécessaire respect de la réglementation en vigueur dans ce site classé en zone Natura 2000 et sur la nécessité de mener des études naturalistes préalables à tout aménagement de ce type.
- Supprimer la RD 59.
- Conserver une piste cyclable, avec un revêtement compatible avec la mobilité et la protection du cordon dunaire.

Gestion et fréquentation de l'arrière-dune

- Mettre en œuvre le plan de gestion écologique de l'arrière-dune. Associer à son suivi les associations qui le souhaitent. Assurer pour le grand public des activités de découverte des milieux.
- Valoriser la tour signal comme élément du patrimoine historique du site.

Etablissements de plage

- Travailler avec les communes et les associations de plagistes à l'élaboration des futurs contrats de sous-concessions, en cohérence avec les évolutions liées au projet du Lido et à la réglementation.
- Proposer de nouvelles implantations aux établissements de plage situés le long de l'ex RD 59.

Image du site

- Développer une image « nature » du site.

- Veiller à ce que les panneaux d'affichage, les aménagements mis en place et les constructions, même saisonnières, soient en adéquation avec cette image (caractère démontable, matériaux naturels, fonctionnement écologique...).

Gestion de la plage

- Réfléchir, en concertation avec les associations et avec les services techniques, à la possibilité de mettre en place un nettoyage écologique de la plage (préserver certains éléments grossiers – les laisses de mer - pour limiter l'érosion).

4. Eléments complémentaires

Les éléments présentés dans les pages suivantes ne font pas l'objet d'un consensus de la part des personnes citées au début de ce document et ne doivent donc pas être considérées comme des propositions du Groupe de projet.

Elles précisent cependant les réserves et les propositions particulières des membres de ce Groupe.

Position de l'association La Grande Motte Environnement (LGME 34)

Depuis le début, l'association LGME 34 défend la position suivante.

Aucun aménagement n'est acceptable sur les terrains du Conservatoire du Littoral. Ce point n'est pas négociable au vu de la réglementation et de la loi.

Il existe d'autres solutions de parking pour gérer l'afflux de fréquentation, nous en avons fait la démonstration.

L'AGME est entièrement soutenue par :

- LRNE (Languedoc-Roussillon Nature Environnement), représentée au Comité de projet par Melgueil Environnement, association agissant sur le territoire de Mauguio-Etang de l'Or. Le Conseil d'Administration de LRNE a pris le 10 juin la décision de mettre tout en œuvre, y compris sur le plan juridique, à l'encontre de tout organisme ou collectivité qui détournerait de leur objet, constituer une coupure d'urbanisation entre le Grand et le Petit Travers, les terrains du Conservatoire du Littoral acquis par expropriation ;
- FNE, France Nature Environnement dont l'équipe de juristes est tenue informée en temps réel par l'AGME des dérives du dossier, en particulier des libertés qui pourraient être prises avec les décisions européennes de protection et réhabilitation des habitats des terrains concernés par le projet :
 - Site inscrit dans le périmètre de Natura 2000 : pour information, le DOCOB (Document d'objectifs) est en cours de rédaction,
 - Site intégré au programme Lag-Nature LIFE : habitats à préserver et/ou à réhabiliter,
 - Site inscrit en zone ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), ZICO (Zone importante pour la conservation des oiseaux), ZPS (Zone de protection spéciale), site d'importance pour la biodiversité, en raison de la présence d'espèces d'intérêt communautaire européen

Il serait regrettable pour tous les acteurs que les décisions arrêtées par le Comité de Pilotage du Projet d'Aménagement du site Carnon-Petit Travers, Grande-Motte Grand-Travers, soient contraires à la loi et contraignent les défenseurs de l'environnement à donner un tour plus juridique et médiatique à ce dossier, alors que des solutions respectueuses de la légalité et des deniers publics existent.

La Présidente, Marie-Thérèse Pébret

Position de l'Association des Plagistes de Carnon

L'Association des Plagistes de Carnon valide le scénario précédent à l'exception du paragraphe "Accès et stationnement" de la partie "3. 1. A moyen et long terme : faire évoluer les modes de fréquentation" et précise ci-dessous ses réserves sur le paragraphe concerné:

Accès et stationnement

· Mettre en place à l'arrêt de tramway de Pérols une plateforme multimodale : stationnement automobile (d'une capacité équivalente à celui que représente aujourd'hui le stationnement du côté nord de la RD 59), départ de navettes, prêts de cycles.

Le terrain accueillant l'arrêt de tramway de Pérols n'a pas la superficie pour accueillir 500 voitures.

· Rechercher d'autres aires de stationnement en amont du site (par exemple à la Grande Motte, à Pérols, à Carnon...) avec des liaisons au site par des systèmes de navettes et des prêts de cycles. Mener des études préalables sur l'impact de leur mise en place ainsi que sur l'impact de la modification des modes de transport qu'elles susciteront.

Pas de foncier disponible et les usagers n'utilisent pas ce type de transport (cf. parking Parc exposition saison 2009).

· A plus long terme, si cela apparaît nécessaire au vu d'études documentées, explorer la possibilité d'aménager une ou des aires de stationnement ou des tracés de cheminements piétonniers sur le site, par exemple près de la RD 62, dans des zones où n'existent pas d'habitats naturels prioritaires. Le Groupe de projet attire l'attention sur un nécessaire respect de la réglementation en vigueur dans ce site classé en zone Natura 2000 et sur la nécessité de mener des études naturalistes préalables à tout aménagement de ce type.

· Supprimer la RD 59.

Nous pensons que la suppression de la RD59 doit être suivie de la création d'aires naturelles de stationnement compensant les places supprimées. Les aires prévues dans le projet initial nous semblent judicieuses (GIRATOIRE PETIT TRAVERS-EXTENSION GENS DU VOYAGE-EXTENSION AIRE "LA DUNE")

Le Président, Nicolas Dusfour.

Le secrétaire, Bernard Barny.

Commentaires de M. Hugues Heurtefeux

Je suis globalement d'accord avec ces propositions.

Pour moi, ce qui résume toute l'action à mener c'est bien comme vous l'écrivez "il ne s'agit pas de diminuer la fréquentation du site mais de l'organiser autrement".

Trois remarques :

- Sur vos propositions à long terme, page 10. Pour moi supprimer la RD 59, cela veut dire enlever toute trace physique de cette route sur le site, c'est à dire ne pas se contenter de la fermer et attendre qu'elle s'ensable. Sinon à terme, cela impactera l'érosion quand la mer attendra cet objet dur.
- La gestion de la fréquentation doit concerner l'arrière dune (comme vous l'indiquez), mais aussi la dune. Il ne faut pas déconnecter la dune de l'arrière dune, surtout que si l'on supprime la RD 59 la limite physique entre ces deux milieux n'existera plus. Donc pour moi ce sont bien des plans de gestion de la dune et de l'arrière dune qu'il faut mettre en place.
- Le problème des WC et des fosses septiques reste entier. Une fosse septique a besoin d'être vidée régulièrement et donc nécessite l'accès pour un camion spécifique. Les WC ne doivent donc pas se trouver dans les dunes, ni entre la dune et l'arrière-dune puisqu'on aura supprimé la route. Par ailleurs si on les place sur la plage, ils sont sensibles aux tempêtes, leur installation et démontage devra donc suivre le même calendrier que l'installation et le démontage des paillotes. Le mieux serait que chaque paillote autorise quiconque, même non consommateur, à utiliser ses WC comme c'est en principe la loi.

Hugues Heurtefeux

Coordinateur opérationnel littoral
EID Méditerranée
Montpellier

Commentaires de Mme Delphine Caffiaux

Sur le projet validé, j'adhère globalement aux propositions qui sont faites par le groupe de Projet. J'ai malgré tout quelques remarques et précisions à apporter :

- Le paragraphe 3.1 "Convertir l'aire réservée aux gens du voyage de la Grande Motte en aire de stationnement" : cette aire est répertoriée au schéma départemental des aires d'accueil des gens du voyage et la commune a bénéficié de subventions pour son aménagement. Dans un cadre général, le département de l'Hérault est particulièrement déficitaire sur ce type d'équipement et l'ouverture de l'aire intercommunale à Mauguio ne peut être considérée comme la remplaçant. Si la proposition du groupe de projet de convertir cette aire en parking est validée, un nouveau terrain devra être préalablement aménagé sur le territoire de la communauté de commune du Pays de l'Or en remplacement de celle-ci, mais il est probable que les subventions ne seront alors pas reconduites.
- Les transports à long terme : dans l'hypothèse à long terme de fermeture de la RD59 et de la desserte directe de la plage par la RD62, l'aménagement de celle-ci devra être totalement repensé pour permettre des accès à des poches de parking identifiées, ainsi que des arrêts de transport en commun : la ligne N°106 actuelle vers la Grande Motte emprunte la RD62, et pourrait proposer quelques nouveaux arrêts pour desservir les plages (le cadencement a d'ailleurs été amélioré pour la période estivale 2010 : un car toutes les 20 mn).
- L'amélioration de la desserte en transport en commun et la localisation d'aire de stationnement en lien doivent faire l'objet d'une réflexion globale et aller bien au delà de la desserte de la plage.
- Desserte par le tramway : dans le projet actuel de ligne 3, une plateforme multimodale est positionnée au niveau du parc des expositions qui ne permettra pas de régler les problèmes d'affluence de la période estivale. La localisation du terminus avenue Marcel Pagnol à Pérols (plus en amont que la desserte actuelle de bus) ne permet pas l'aménagement d'une plateforme multimodale. Dans le cadre du projet de prolongement jusqu'à la mer, pour lequel la collectivité s'est engagée, la réflexion devra prendre en compte la problématique d'accès aux plages.
- Etablissements de plage : durant ses réflexions, le groupe de projet avait évoqué la possibilité d'un affichage « naturel » de la plage et de ses établissements de plage : le travail sur un cahier des charges architectural prescrivant des matériaux, des volumes... permettrait de donner une identité à la plage.

Delphine Caffiaux

Adjointe au chef du SATE.

Direction Départementale des Territoires et de la Mer- DDTM 34

Commentaires de M. Régis Mortier

Je souscris aux propositions formulées par le Groupe de projet.

J'ajoute que le littoral du Languedoc-Roussillon est très favorable à la pratique du kite surf. C'est là qu'elle est née, elle y est actuellement très importante et en développement. Ce littoral a vocation à devenir un des principaux lieux au monde pour l'exercice du kite surf.

La pratique du kite surf est tout à fait compatible avec les propositions du Groupe de projet. Son développement s'inscrit dans un souci de revenir à des espaces maritimes plus naturels, de promouvoir le partage de l'espace et ne pas compartimenter le littoral ni de parquer les usagers dans des périmètres confinés. Il s'agit d'accepter et de promouvoir des pratiques nautiques sous la responsabilité des usagers, tout en respectant évidemment la réglementation et en prêtant attention aux risques de conflits d'usages, ceux-ci restant, d'après nos constatations, limités à des périodes et à des zones très circonscrites.

Au-delà du développement du kite-surf, je suis favorable à la promotion d'une culture de la plage, avec des activités sportives, culturelles et sociales diverses, comme cela existe dans de nombreuses régions de France et du monde. Actuellement, il y a peu de propositions faites aux usagers, à part la location de matelas et la consommation alimentaire. Beaucoup d'autres activités pourraient être proposées notamment naturelles et non motorisées. La bibliothèque de plage en est un exemple

Il ne s'agit pas d'urbaniser le lido mais d'imaginer un projet d'écotourisme qui soit compatible avec une image « nature » de la plage et avec sa protection écologique.

M. Régis Mortier
Comité Départemental de Vol Libre

**Composition du groupe de projet
de l'aménagement du lido du Petit et du Grand Travers
(22 membres)**

Animation : Conservatoire du Littoral

Médiation : DialTer

Institutions du Comité de Pilotage : 7

- Etat : DRE, DIREN, SGAR
- Conseil Général : Mission Agenda 21
- Commune de Mauguio
- Commune de la Grande Motte
- Conservatoire du Littoral : Délégué

Associations : 12

- Axe économique
 - Association des plagistes de La Grande Motte
 - Association des commerçants de La Grande Motte
 - Association des plagistes de Mauguio-Carnon
 - Association des commerçants de Mauguio-Carnon
- Axe écologique
 - Association Grande Motte Environnement
 - Association Carnon Environnement
 - Languedoc-Roussillon Nature Environnement
 - CAPNUBAM
- Axe Social
 - Association Sauvons la Plage libre
 - Association des résidents du Grand Travers
 - Association des Paralysés de France
 - Comité Départemental de Vol Libre

Experts : 3

- Axe économique
 - Comité Départemental du Tourisme
- Axe écologique
 - Entente Interdépartementale pour la Démoustication
- Axe social
 - Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement