

# PROJET D'AMENAGEMENT DU LIDO DU PETIT ET DU GRAND TRAVERS

## COMMUNE DE MAUGUIO-CARNON



## RESUME NON TECHNIQUE





Le réaménagement du lido du Petit et du Grand Travers est cofinancé par l'Union européenne. L'Europe s'engage en Languedoc Roussillon avec le fonds européen de développement régional

UNION EUROPÉENNE



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Opération soutenue par l'État

FONDS NATIONAL  
D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
DU TERRITOIRE

REAMENAGEMENT DU LIDO  
DU PETIT ET DU GRAND TRAVERS

MAITRE D'OUVRAGE



COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE L'OR

Boulevard Démocratie  
34130 MAUGUIO  
tél.: 04.67.56.49.69

ASSISTANT A MAITRISE D'OUVRAGE

L'OR  
AMENAGEMENT  
développeur de projets



MAITRES D'OEUVRE

PAYSAGISTE MANDATAIRE

Atelier Alfred Peter

15, Avenue de la Paix  
BP 1044  
67007 STRASBOURG CEDEX  
tél.: 03.88.32.57.56 - fax.: 03.88.32.08.93



ARCHITECTE URBANISTE

Nicolas LEBUNETEL

1122, Avenue Piéde  
Port Mariane  
34000 MONTPELLIER  
tél.: 04.67.13.81.20



BUREAU D'ETUDES TECHNIQUES

INGEROP C.I.

Espace Concorde - Parc d'Activités de l'Aéroport  
120, Impasse Jean Baptiste Say  
34 470 PIEROLS  
Tél.: 04.67.27.39.62 - fax.: 04.67.27.57.73



NATURALISTE

Les Ecologistes de l'Euzière

Domaine de la Restitucière  
34730 PRADES LE LEZ  
Tél.: 04.67.59.54 62 - fax.: 04.67.59.55 22



Titre du document

Résumé non technique

E					
D					
C					
B	22/01/2013	Modifications suites aux observations DREAL/DDTM du 20/12/2012	JAT	DCL	DCL
A	03/12/2012	Première émission	JAT	DCL	DCL
indice	date	modification	émis	vérifié	approuvé

Emetteur



PHASE : AVP

Date d'émission 22/01/2013

Echelle

Projet	Phase	Entité	Domaine	Type Doc	Localisation	N° ordre doc.	Indice
LIDO	AVP	ICI	ENV	RAP	---	10049	B

Dossier d'étude d'impact

2

  
INGEROP  
Conseil & ingénierie

## Contenu

1	RESUME NON TECHNIQUE.....	4
1.1	Description du projet .....	4
1.2	Analyse de l'état initial de l'environnement.....	6
1.2.1	Définition de la zone d'étude .....	6
1.2.2	Le milieu physique .....	6
1.2.3	Biodiversité et continuités écologiques.....	7
1.2.4	Le milieu humain .....	7
1.2.5	La qualité de l'air .....	8
1.2.6	L'ambiance sonore .....	8
1.2.7	Le patrimoine et le paysage.....	8
1.3	Analyse des effets du projet sur l'environnement et définition des mesures d'évitement de réduction et de compensation.....	8
1.3.1	En phase travaux .....	8
1.3.2	En phase exploitation .....	9
1.3.3	Volet santé.....	10
1.4	Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.....	10
1.5	Esquisse des principales solutions de substitutions examinées par le maître d'ouvrage et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu .....	10
1.5.1	Les scénarios .....	10
1.5.2	Le projet retenu .....	12
1.6	Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification .....	13
1.6.1	Gestion de la ressource en eau .....	13
1.6.2	Planification et urbanisme .....	13
1.7	Appréciation des impacts de l'ensemble du programme.....	14
1.8	Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation 15	
1.9	Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers.....	15
1.10	Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité .....	15
1.11	Evaluation des consommations énergétiques .....	15
1.12	Description des hypothèses de trafic .....	15



L'objectif de ce projet est donc de concilier tourisme de masse et renaturation du site.

Pour cela, plusieurs aménagements seront nécessaires :

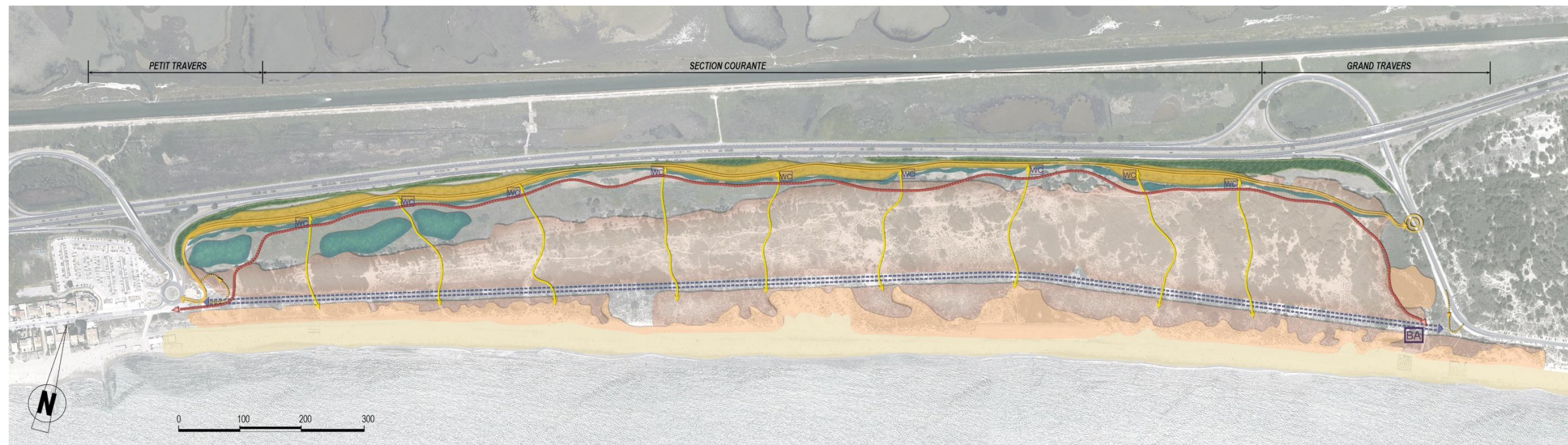
- Suppression de la RD 59 et restauration du milieu naturel sur son emprise ;
- Création d'une contre allée à double sens le long de la RD 62 avec plusieurs poches de stationnement ;
- Création de plusieurs cheminements pour les modes doux : piste cyclable transversale, cheminements piétons d'accès aux plages (accessibles aux PMR), etc.
- Une mise en valeur de la valeur naturelle du site (réhabilitation et création de zones humides, élimination des plantes envahissantes, etc.).
- Mise en place d'un plan de gestion du site (services, entretiens, etc.).

## 1 RESUME NON TECHNIQUE

### 1.1 Description du projet















Le projet soumis à enquête publique porte sur l'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers sur la commune de Mauguio-Carnon dans le département de l'Hérault.

Le projet consiste à une renaturation du Lido tout en maintenant sa fréquentation actuelle en mettant en œuvre des aménagements et un plan de gestion sur ce site remarquable, sans le sanctuariser et en lui gardant l'accessibilité qui fait son attrait.



Plan général du projet d'aménagement du Lido (source Atelier Alfred Peter)

#### LEGENDE :

	Emprise plage existante		Tracé de la contre-allée
	Zone de dunes blanches existantes		Tracé de la promenade cyclable
	Zone de dunes fixées ouvertes et boisées existantes		Accès piétons à la plage depuis la contre-allée
	Zones humides et fossés créés		Ancienne RD59 supprimée et renaturée
	Zones de stationnement ombrées créées		Rond-point créé
	Zones de renforcement végétal		Voie de retournement bus
			Blocs sanitaires / poubelles
			Bâtiment d'accueil

Entre les communes de Carnon et de la Grande-Motte, au niveau du Petit et du Grand Travers, le lido est une bande de sable d'environ deux kilomètres de long et de 500 m de large qui sépare l'étang de l'Or et la mer Méditerranée.

Le lido est un milieu naturel unique, à la fois riche et fragile. Mais il est aussi le lieu de plusieurs activités ou usages à fort intérêt économique, dont principalement :

- le canal du Rhône à Sète,
- une voie routière à grande circulation, 2x2 voies (RD 62), dite « route des plages » qui dessert les plages de Carnon au Grau-du-Roi,
- la RD 59, voie à sens unique dans le sens Carnon - La Grande-Motte qui permet l'accès aux plages du Petit et du Grand Travers, jumelée avec une piste cyclable à double sens permettant la circulation des deux roues non motorisés,
- les activités de tourisme et loisirs liées à la plage.

**Depuis de nombreuses années, le lido est soumis à des phénomènes d'érosion dus à l'effet de la mer, qui se traduisent par un recul constant de la plage.** La présence de la voie routière au nord de la plage (RD 59), ainsi qu'une fréquentation excessive et désordonnée de la dune sont clairement identifiées comme des facteurs d'accélération de ces phénomènes.

L'ampleur du processus a conduit les collectivités locales à mener une réflexion, conclue en 2006 par un programme de protection et d'aménagement inscrit dans une politique de développement durable, et qui vise :

- **à réhabiliter le caractère naturel du lido et à protéger les milieux sensibles,**
- **à permettre la poursuite des activités en minimisant les atteintes à l'environnement.**

Le projet soumis à enquête publique porte donc sur l'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers sur la commune de Mauguio-Carnon dans le département de l'Hérault.

Le projet consiste à une renaturation du Lido tout en maintenant sa fréquentation actuelle en mettant en œuvre des aménagements et un plan de gestion sur ce site remarquable, sans le sanctuariser et en lui gardant l'accessibilité qui fait son attrait.

La zone globale du projet, entre voie rapide RD 62 Carnon/La Grande-Motte et mer est organisée, au plan des paysages actuels, par trois sous-ensembles :

- au sud de la route littorale (RD 59), l'espace dunaire, traversé par des cheminements d'accès aux plages, est très sollicité par la fréquentation des publics, en mauvais état et l'érosion des plages continue.

- Une route, directement responsable de la fragmentation morphologique (interruption des systèmes d'échanges de sables entre bord de mer et zones en arrière, et donc accélératrice des processus d'érosion de plages) et biologique (interruption des corridors biologiques de petite faune entre les deux massifs dunaires de part et d'autre et augmentation de la fréquence des espèces végétales exotiques et envahissantes le long de la route).
- au nord, les terrains sont plus sauvages, mais cependant très fréquentés, et non gérés. Ils présentent deux faciès topographiques :
  - une partie où la morphologie naturelle des dunes et des espaces arrière-dunaires n'a pas été bouleversée : on y observe des dunes sableuses assez élevées alternant avec des dépressions régulières occupées par des végétations denses hygrophiles (prairies humides). Les paysages y sont réellement « naturels », même si la colonisation actuelle par les pins, eux-mêmes issus des plantations effectuées dans les années 60, et la grande diversité de cheminements et des déchets y apportent leur part d'artificialisation.
  - une partie plane, réaménagée à la fin des années 40 et jusqu'aux années 60, pour des projets culturels, pastoraux et d'aménagement : les dunes ont été aplanies, souvent jusqu'à retrouver le niveau de galets sous-jacent, pour faciliter l'installation de vignes, le pâturage des chevaux, voire pour trouver des matériaux de remblais. Les traces actuelles de ces activités sont encore nettement visibles : souches de vignes, sillons d'anciennes cultures dans les zones de galets, clôtures en fil de fer barbelé limitant les zones de pâtures, plastiques agricoles.

Toutes les zones planes du lido sont donc des paysages transformés. Les labours, le gyrobroyage ancien des zones pâturées, le gyrobroyage actuel de la bande longeant la RD62 ont permis la mise en place de végétation peu naturelles avec une dynamique très importante des ronces (favorisées par le gyrobroyage et le surpâturage) et des espèces exotiques envahissantes (Oliviers de Bohême).

Après l'abandon des pratiques culturelles et pastorales, des végétations plus spontanées ont repris place, en mosaïque avec les paysages de friches ou de ronciers, en particulier des zones humides.

C'est ainsi que, dans toutes les parties planes du lido, les habitats « naturels », souvent liés à la proximité de l'eau douce, sont très dégradés, peu conformes à leur composition habituelle classique. Ils sont, de plus, très encombrés de déchets.



## 1.2 Analyse de l'état initial de l'environnement




### 1.2.1 Définition de la zone d'étude

Afin de prendre en compte tous les enjeux du territoire, 3 zones d'études, à différentes échelles, ont été définies.

- Une zone d'étude éloignée correspondant au territoire dans lequel s'implante le projet (communes/Communauté d'agglomération/Département/Région,...) ;
- Une zone d'étude rapprochée qui inclut les abords immédiats de l'implantation du projet ;
- Une zone d'étude directe qui correspond aux emprises même du projet.

Localisation des zones d'études



-  Zone d'étude rapprochée
-  Zone d'étude directe
-  Limite communale

### 1.2.2 Le milieu physique

La zone d'étude se situe dans l'aire géographique du climat méditerranéen caractérisé par :

- une longue période estivale chaude et sèche,
- un ensoleillement très important,
- des précipitations peu fréquentes mais à caractère orageux,
- des vents violents mais peu fréquents,
- des intersaisons marqués par l'excès et l'irrégularité, tant pour les températures que pour les précipitations.

La zone d'étude est située à une altitude comprise entre 1 et 5,5 m environ. Du point de vue géologique, elle se situe sur des sables de plages avec rudites.

D'après la cartographie des masses d'eau souterraines du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, la zone d'étude s'inscrit dans deux masses d'eaux souterraines : « Alluvions villafranchienne nappe Mauguio-Lunel » (FRDG102A). **Aquifère supérieur** et « Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète » (FRDG102). **Aquifère profond.**

Une analyse montre globalement une bonne qualité des eaux souterraines pour la première masse d'eau avec une vulnérabilité aux nitrates.

La seconde masse d'eau, présente quant à elle, une bonne qualité quantitative mais une mauvaise qualité du point de vue chimique due en partie aux nitrates, pesticides, simazines et triazines.

Les communes de Mauguio-Carnon et de La Grande-Motte font parties du **réseau hydrographique de l'étang de l'Or** dans un bassin versant qui regroupe 32 communes sur 410 km<sup>2</sup> pour une population avoisinant les 120 000 habitants.

**Cependant, aucun cours d'eau ne traverse la zone d'étude.**

Le syndicat mixte de gestion de l'étang de l'Or (**SMGEO**) a lancé un contrat de baie en 1996 et qui s'est achevé dix ans plus tard. Il a établi **cinq objectifs** : améliorer la qualité des eaux de l'étang, réhabiliter les cours d'eau qui abritent diverses espèces animales et végétales, gérer les marais, amélioration des connaissances des échanges hydrauliques (étang, mer, cours d'eau, canaux), et enfin, informer et sensibiliser la population. Un second contrat nommé « contrat du Bassin versant de l'étang de l'Or » est prévu afin de poursuivre les différents programmes d'actions.

La zone d'étude est soumise à quatre risques naturels : inondation par submersion marine, feu de forêt, retrait et gonflement d'argile, sismique.

### 1.2.3 Biodiversité et continuités écologiques

La zone d'étude s'inscrit dans la **ZNIEFF de type 1 « Lido du Grand et du Petit Travers »**.

Deux autres ZNIEFF de type 1 sont à proximité de la zone d'étude : « Etang de l'or » et « Marais du Petit Travers ».

Une partie de la zone d'étude se situe dans la **ZICO « Etangs Montpelliérains »**.

La zone d'étude se situe dans plusieurs sites Natura 2000 : **pSIC « Etang de Mauguio » (FR 9101408)**, **ZPS « Etang de Mauguio » (FR9112017)**.

**La zone d'étude se trouve également à proximité de :** SIC « Posidonie de la cote Palavasienne » (FR9101413) et ZPS « Côte languedocienne » (FR9112035).

Le Conservatoire du littoral possède des terrains au droit de la zone d'étude.

L'Est de la zone d'étude se situe dans la forêt du bois du Grand Travers.

**La zone d'étude est concernée par un engagement international : l'étang de l'Or et la Camargue gardoise constituent, depuis 1996, le site Français Ramsar n°17.**

Le Lido entre Petit et Grand Travers présente une belle mosaïque d'habitats naturels remarquables (dunes vives, dunes fixées, prairies humides), mais dans un mauvais état de conservation en général, en raison de la fréquentation anarchique du site par le public et par la grande abondance des plantes à caractère envahissant.

La flore est riche de 16 espèces patrimoniales dont 2 protégées (l'Orchis punaise et le Spiranthe d'été, liées aux dunes et aux prairies humides, et souvent sous des effectifs importants).



Orchis punaise

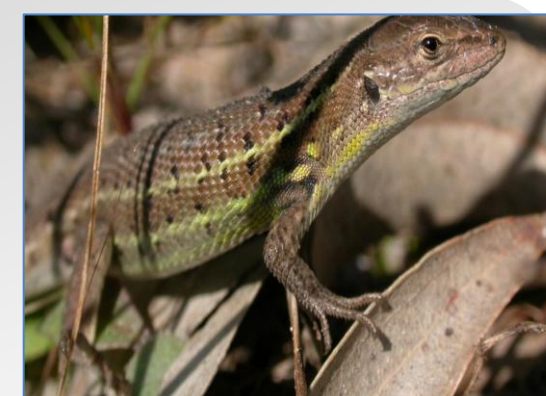


Spiranthe d'été

La faune est nettement moins importante, mais 2 espèces de grand intérêt et protégées, un amphibien, le Pélobate cultripède, et un lézard, le Psammodrome d'Edwards, y présentent de belles et précieuses populations.



Le Pélobate cultripède



Le Psammodrome d'Edwards

### 1.2.4 Le milieu humain

La commune de Mauguio-Carnon comptait en 2009 un peu plus de 16 000 habitants pour une densité moyenne de 326,8 hab/km².

La commune de La Grande-Motte a connu une augmentation démographique très importante passant de 56 habitants en 1968 à 8 391 habitants en 2009 pour une densité moyenne de 793,1 hab/km². Quelques habitations se situent dans la partie extrême ouest de la zone d'étude (commune de Mauguio-Carnon).

Du point de vue des activités économiques, la zone d'étude est principalement concernée par l'activité touristique. L'activité économique sur le littoral est basée sur le tourisme balnéaire avec l'installation de plusieurs paillotes (restauration entre autre) et leur plage privée le long de la façade littorale, octroyées dans le cadre de concessions temporaires et démontables.

La zone d'étude est traversée par deux axes routiers : la RD 62 (fait office de voie de transit départementale) et la RD 59 (essentiellement fréquentée pendant la période estivale afin d'accéder aux plages et pouvoir stationner près d'elles).

La zone d'étude est desservie par plusieurs lignes interurbaines (bus) gérées par Hérault Transport : La ligne régulière 106 qui relie Montpellier au Grau-du-Roi en passant par les stations balnéaires de Carnon et de La Grande-Motte, la ligne estivale 132 qui relie la station de Carnon au terminus de la ligne 3 du tramway (Etang de l'Or). Deux arrêts sont



implantés dans la zone d'étude : « Château d'eau / Petit Travers » à Carnon et « Grand Travers » à La Grande-Motte. Une piste cyclable longe la RD 59 permettant de desservir les stations balnéaires.

L'occupation du sol dans la zone étude est essentiellement composée de milieux naturels (dunes, végétation sclérophylle, plage, zones humides, etc.).

**Aucune ICPE ne se situe dans la zone d'étude.**

**La zone d'étude est concernée par le risque TMD (transport de matières dangereuses) avec les infrastructures de transports suivantes : la RD 62 ainsi que le Canal du Rhône à Sète.**

### 1.2.5 La qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air est confiée à des associations agréées par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Dans la Région Languedoc-Roussillon, c'est l'association AIR LR qui est chargée du suivi de la qualité de l'air.

Les principales sources émettrices de polluants dans la zone d'étude sont essentiellement liées aux trafics automobile (RD 62) et aérien (Aéroport Montpellier Méditerranée).

### 1.2.6 L'ambiance sonore

Aucune étude sur le niveau de bruit dans la zone d'étude n'a été menée. Cependant, la RD 62 ainsi que l'aéroport Montpellier Méditerranée constituent une source de bruit importante dans la zone d'étude. La RD 62 est classée dans la 2ème catégorie du classement sonore des infrastructures et la zone d'étude se situe dans les classes C et D dans la classification des Plans d'Expositions aux Bruits de l'activité aérienne.

### 1.2.7 Le patrimoine et le paysage

**Un monument historique inscrit se situe à proximité de la zone d'étude.** Il s'agit de la tour du Grand Travers, appelée également « Tour Signal », inscrite à l'inventaire des monuments historiques par arrêté préfectoral en date du 10 mai 1996. **La zone d'étude se trouve en partie dans ce rayon de 500 m.**



La Tour signal (monument inscrit)

Du point de vue archéologique, la zone d'étude est située sur un territoire riche en vestiges archéologiques même si aucun site archéologique connu n'est actuellement recensé dans la zone d'étude direct, ni à proximité immédiate.

D'après l'atlas paysager de la DREAL, la zone d'étude se situe dans l'unité «Le littoral et les étangs ».

La zone d'étude présente un intérêt paysager par la transition mer/lagune avec une succession de dunes, des zones humides et de la pinède.

## 1.3 Analyse des effets du projet sur l'environnement et définition des mesures d'évitement de réduction et de compensation

### 1.3.1 En phase travaux

#### a) Sur le milieu physique

En phase travaux, les impacts seront très limités par la mise en place de mesures de réductions adaptées. Elles concernent les masses d'eaux, le risque d'inondation par submersion marine ainsi que le risque feu de forêt.



### b) Sur la biodiversité et les continuités écologiques

En phase travaux, le projet peut entraîner plusieurs nuisances pour les habitats naturels, la faune et la flore. **Des mesures d'évitement** (le positionnement des aménagements a été imaginé en tenant compte de l'existence d'habitats naturels précieux, d'espèces protégées de très haute valeur et en calant les projets sur les secteurs les plus endommagés par la fréquentation), **de réduction et de compensation** seront mises en place (sensibilisation des agents, balisage, transplantations, création de zones humides, de dunes, etc.).

### c) Sur le milieu humain

La réalisation des travaux va entraîner des impacts notamment sur les activités économiques ainsi que sur la mobilité et les réseaux de transports. **Des mesures** seront mises en œuvre afin de **réduire ces impacts** : travaux hors périodes estivales, accès aux plages garantis pendant toute la durée des travaux, circulation fonctionnelle, etc.

**Ainsi, l'impact sur les activités économiques sera négligeable, et celui pour la mobilité et les réseaux de transports sera modéré.**

### d) Sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore

Les effets majeurs de ce chantier, du point de vue de la qualité de l'air, concernent les rejets de poussières (travaux de démolition de la RD 59, création de la contre allée le long de la RD62 notamment) et de particules liées aux gaz d'échappement des moteurs des engins de chantiers et de camions, dans l'atmosphère.

Des mesures de réductions seront mises en œuvre : interruption des opérations entraînant le rejet de poussières en période de grand vent, vitesse des engins de chantier sera limitée à 30 km/h... **L'impact du projet en phase travaux sur la qualité de l'air sera négatif et faible.**

Les travaux peuvent engendrer des désagréments dus aux bruits de chantier. Les principales sources de nuisances sonores sont notamment les différents engins (engins de démolition, de terrassement, etc.), les avertisseurs sonores et les moteurs des compresseurs et des groupes électrogènes.

Des mesures seront mises en place afin de réduire l'impact sonore du chantier : engins et matériels présents sur le chantier seront conformes aux normes en vigueur (possession des certificats de contrôle), etc.

**L'impact sur l'ambiance sonore sera négatif mais faible du fait de l'éloignement des habitations avec la zone de chantier.**

### e) Sur le patrimoine et le paysage

Un monument historique inscrit (la Tour Signal) est localisé dans la zone d'étude et des travaux seront réalisés dans son périmètre de protection de 500m.

Le projet sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) lors de l'instruction du dossier. **L'impact sur le monument historique inscrit sera négligeable.**

Aucun site archéologique n'est recensé dans la zone d'étude. Cependant, la zone de travaux est située dans un territoire riche en vestiges archéologiques (la DRAC a été saisie pour avis sur la sensibilité du site). Des mesures préventives peuvent être mises en place (dossier de saisine archéologiques, etc.).

Pendant la phase travaux, la perception du paysage va être modifiée par la présence d'engins de travaux, de baraquements, de stockage de matériaux, etc.

Des mesures seront mises en place afin de réduire les impacts sur le paysage dus à la réalisation des travaux. **L'impact sur le paysage sera négatif et modéré.**

### f) Sur la gestion des déchets

Le chantier va générer des déchets. Un plan de gestion des déchets sera demandé aux entrepreneurs au moment de l'appel d'offre. Les déchets seront triés et traités par des filières agréées. Les entreprises ayant en charge la réalisation du chantier devront fournir un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) en accord avec la réglementation en vigueur.

**L'impact sur les déchets est négligeable.**

## 1.3.2 En phase exploitation

### a) Sur le milieu physique

Le projet n'aura aucune incidence ni sur le climat, ni sur la topographie générale, ni sur la géologie.

**En revanche, le projet aura des impacts positifs en termes de gestion des eaux pluviales, des risques d'inondation par submersion marine et feu de forêt.**

### b) Sur la biodiversité et les continuités écologiques

**Le projet aura plusieurs impacts positifs sur le milieu naturel : création de zones humides, protection des dunes, élimination des plantes invasives, plan de gestion, etc.**

### c) Sur le milieu humain

**Le projet n'aura aucun impact sur la démographie.**

**Le projet aura un impact positif mais modéré sur les activités économiques** en améliorant la qualité de l'accueil des usagers du site du Lido du Petit et du Grand Travers.

**Le projet aura un impact positif et fort sur la mobilité et les réseaux de transports** en proposant notamment la suppression de la RD 59 sujette à plusieurs accidents (1 mortel en 2008) et d'un stationnement anarchique qui sera remplacée par la réalisation d'une contre-allée double sens, permettant une circulation et un stationnement apaisés.

**Le projet aura un impact positif sur l'occupation du sol en redonnant au site un aspect naturel.**

### d) Sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore

**L'impact du projet sur la qualité de l'air sera négligeable du fait que le projet n'a pas vocation à modifier le trafic dans la zone d'étude.**

Le projet permettra d'apaiser la zone de manière globale en terme de bruit et donc de diminuer les nuisances sonores pour les usagers (suppression de la RD 59 et son stationnement anarchique, création d'une contre allée avec une circulation et un stationnement apaisés notamment). **L'impact sur l'ambiance sonore est positif, direct, permanent et modéré.**

### e) Sur le patrimoine et le paysage

**La Tour Signal, seul monument historique inscrit à proximité de la zone d'étude, ne sera pas impactée par le projet.**

**Le projet vise à restaurer la continuité naturelle du site en supprimant notamment la RD 59.** De plus, en créant un cheminement piétonnier longitudinal et de chemins transversaux, bordés de ganivelles (ce qui limitera le piétinement hors sentier et favorisera la protection de la nature (dunes, espèces végétales et animales), le projet vise

à mieux sensibiliser le public sur ce paysage ainsi que sa préservation. **L'impact sur le paysage est positif, direct, permanent et fort.**

### f) Sur la gestion des déchets

En phase exploitation, le projet ne génèrera pas de déchet.

**L'impact sur les déchets est négligeable.**

#### 1.3.3 Volet santé

**Le projet n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air dans la zone d'étude ni sur le rejet de gaz à effet de serre.**

**Le projet améliorera la sécurité générale du site (sécurité routière)**

## 1.4 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

**Aucun projet susceptible d'avoir un impact cumulé avec le projet d'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers n'est « connu » au moment de la rédaction de la présente étude d'impact.**

## 1.5 Esquisse des principales solutions de substitutions examinées par le maître d'ouvrage et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu

### 1.5.1 Les scénarios

Les scénarios du projet concernent plusieurs partis d'aménagement : la piste cyclable qui traverse le Lido d'ouest en est, le giratoire qui relie la contre-allée avec les bretelles d'entrée et de sortie de la RD 62 ainsi qu'avec l'avenue du Grand Travers, le sens de circulation de la contre-allée et le nombre de cheminements piétons.



Concernant la piste cyclable, 2 tracés ont été étudiés.

- L'un traversant le Lido au Sud de la contre-allée (scénario 1).



Scénario 1 du tracé de la piste cyclable (partie ouest)

- L'autre traversant le Lido dans sa partie centrale (scénario 2).



Scénario 2 du tracé de la piste cyclable (partie ouest)

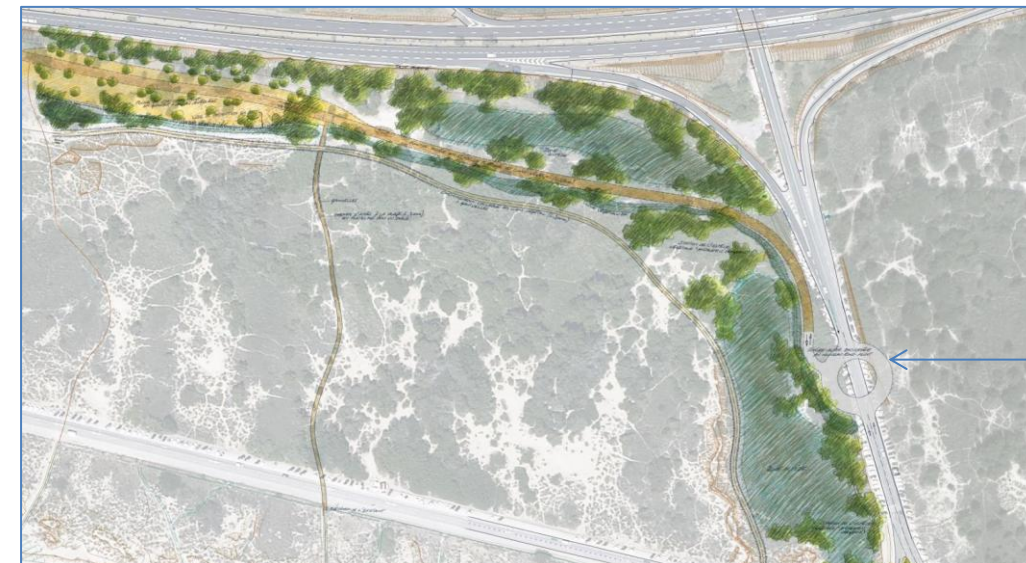
Concernant le giratoire, deux emplacements ont également été étudiés :

- Un giratoire proche des actuelles bretelles de sortie de la RD 62 (scénario 1).



Scénario 1 de l'emplacement du giratoire

- un giratoire plus au sud des bretelles de sortie de la RD 62 (scénario 2).



Scénario 2 de l'emplacement du giratoire

Concernant la contre-allée, deux scénarios ont été étudiés également :

- Une contre-allée à sens unique,
- Une contre-allée à double sens.

### 1.5.2 Le projet retenu

Le projet présenté dans le chapitre 2 de la présente étude d'impact reprend les éléments des scénarios choisis et qui sont décrits dans ce chapitre.

Ainsi, en ce qui concerne le tracé de la piste cyclable, c'est le premier scénario qui a été retenu en raison du fait que celui-ci est situé à proximité de la contre-allée et permet donc d'éviter à la fois toute discontinuité et coupure du cordon dunaire, et à la fois protéger les habitats à intérêt majeur, qui auraient été impactés avec le tracé de du deuxième scénario qui traverse la dune.

En ce qui concerne l'emplacement du giratoire au Grand Travers, la solution retenue est le scénario 1 qui permet d'éviter tout impact sur l'EBC ainsi que sur la zone humide où se situe un site de reproduction du Pélobate cultripède.

Cet emplacement permet également une jonction, entre la contre-allée et le giratoire, qui évite également tout impact sur la station d'*Anacamptis coriophora* située à proximité.

Prévue au départ à sens unique d'ouest en est (comme l'actuelle RD 59) celle-ci sera finalement à double sens afin de faciliter la circulation des véhicules ainsi que le stationnement et permettra d'apaiser le lieu.

Le projet retenu est donc celui qui préserve le mieux l'environnement.



## 1.6 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification

### 1.6.1 Gestion de la ressource en eau

#### a) Le SDAGE

Le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) définit des orientations fondamentales qui sont opposables aux décisions administratives dans le domaine de l'eau (réglementation locale, programme d'aides financières, etc.), aux SAGE et à certains documents tels que les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les schémas départementaux de carrière.

Il y a huit orientations fondamentales :

1. Prévention : privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.
2. Non dégradation : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.
3. Vision sociale et économique : intégrer les dimensions sociale et économique dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux.
4. Gestion locale et aménagement du territoire : organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux de développement durable.
5. Pollutions : lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions toxiques et la protection de la santé.
6. Milieux fonctionnels : préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques.
7. Partage de la ressource : atteindre et pérenniser l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
8. Gestion des inondations : gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Si un programme ou une décision administrative contenait des éléments en contradiction avec le SDAGE, le juge pourrait l'annuler au motif qu'il n'est pas compatible avec ce dernier. Déjà applicable en 1996, la notion de compatibilité est moins contraignante que celle de conformité puisqu'il s'agit d'un rapport de non contradiction avec les options

fondamentales du SDAGE. Cela suppose qu'il n'y ait pas de différence majeure entre le SDAGE et la décision concernée.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE concerne ainsi certaines dispositions des orientations fondamentales : 2, 3, 5, et 6. Ces orientations ont été décrites précédemment.

**Au vue de ces dispositions, le projet d'aménagement durable du Lido du Petit et du Grand Travers est compatible avec le SDAGE.**

#### b) Le SAGE

**La zone d'étude ne se situe dans aucun périmètre de Schéma D'aménagement et de Gestion des Eaux.**

### 1.6.2 Planification et urbanisme

#### a) La Loi Littoral

**Le projet est concerné par la Loi Littoral.**

**Il s'inscrit dans un espace naturel remarquable, dans le zonage de la bande des 100 mètres et fait également partie des espaces proches du rivage.**

**De par les caractéristiques des aménagements prévus par le projet, celui-ci est compatible avec la loi Littoral.**

#### b) Directive Territoriale d'Aménagement

**Aucune DTA ne concerne la zone d'étude.**

#### c) Le Schéma de Cohérence Territoriale

**Les communes de Mauguio-Carnon et de La Grande-Motte dépendent du SCOT du Pays de l'Or.**

Ce dernier fait état d'orientations relatives à l'espace littoral et notamment sur la gestion du risque naturel « érosion » (reconstruction dunaire, recul de la route, réensablement).

Certaines orientations stratégiques sont à retenir, toutefois, les dispositions à mettre en œuvre doivent être adaptées à chaque site :

- Prendre en compte le risque «érosion» dans la gestion de l'urbanisme.
- **Reconstruire le cordon dunaire, notamment sur le lido.** Le cordon dunaire, stock sableux pour la plage, doit être protégé du vent et de la fréquentation. La dune est également une protection pour l'étang contre les submersions marines. La restauration des dunes doit s'accompagner d'une politique d'organisation de la fréquentation par la matérialisation de cheminements piétonniers, de passerelles de franchissement des dunes et d'une sensibilisation du public.
- Adopter des mesures plus strictes comme le recul de la route littorale.

**Le projet d'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers s'inscrit dans les orientations du SCOT du Pays de l'Or et est donc compatible avec celui-ci.**

#### **d) Le Plan de Prévention du Risque Inondation**

La zone d'étude est concernée par le PPRI de Mauguio-Carnon, approuvé le 16 mars 2001 et s'inscrit dans la zone inondable L1 (zone littorale).

**Il s'agit de la zone susceptible d'être inondée par une surcote marine ou par remontée de l'Etang de l'Or. La cote de référence est de 2 m NGF.**

SONT ADMIS, dans la limite des dispositions du POS approuvé:

La création ou l'extension des bâtiments d'habitation ou d'activité sous réserve que la sous face du premier plancher aménagé soit calée au-dessus de la cote de référence.

**Le projet est compatible avec le PPRI.**

#### **e) Le Plan Local d'Urbanisme**

Le PLU de la commune de Mauguio-Carnon a été prescrit le 29 avril 2002 et approuvé le 17 juillet 2006. La deuxième modification a été approuvée le 9 novembre 2009.

La zone de travaux est située dans les zones NM et NL. Le projet est compatible avec le règlement de ces zones.

#### **f) L'amendement Dupont**

La zone d'étude est concernée par l'amendement Dupont. La constructibilité de ces espaces est subordonnée à 3 conditions cumulatives :

1. l'existence d'un PLU, opposable aux tiers, fixant les règles d'urbanisme applicables dans ces espaces ;
  2. l'existence de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères ;
  3. la justification et la motivation de ces règles au regard de ces mêmes critères.
- L'étude est une pièce spécifique du PLU (article R.123-1 du code de l'urbanisme) qui trouve une traduction dans le règlement graphique et écrit et dans les orientations d'aménagement.

Vis-à-vis du projet d'aménagement du lido, aucune étude spécifique justifiant et motivant la modification des règles de constructibilité n'est annexée au PLU concernant ces aménagements.

**Le PLU de Mauguio devra faire l'objet d'une modification qui sera conduite par la commune.**

### **1.7 Appréciation des impacts de l'ensemble du programme**

Le projet d'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers constitue une opération qui :

- Est individualisable car clairement définie ;
- A une finalité propre ;
- N'est pas conditionnée par d'autres projets.

De ce fait, l'opération d'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers se confond donc avec le programme.

L'ensemble des impacts du projet est présenté dans le chapitre 5 de cette étude d'impact.



## 1.8 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation

Le projet d'aménagement aura pour conséquence une meilleure protection du Lido du Petit et du Grand Travers et n'a donc pas vocation à développer l'urbanisation autour du site.

## 1.9 Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Aucun aménagement foncier, agricole ou forestier n'est prévu par le projet.

## 1.10 Analyse des couts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Les nuisances du projet se concentreront durant la phase travaux mais seront réduites de manière significative par l'adoption de mesures décrites dans le chapitre 5 de l'étude d'impact.

La réalisation du projet va induire des avantages pour la collectivité : accessibilité des plages aux PMR, sécurisation de la circulation et du stationnement à l'intérieur du Lido par exemple.

## 1.11 Evaluation des consommations énergétiques

La réalisation d'un bilan énergétique a pour objet de mesurer les effets du projet en termes de consommation d'énergie.

Cependant, le projet n'a pas vocation à modifier le trafic dans la zone d'étude. De ce fait, la consommation énergétique due à l'utilisation du véhicule personnelle n'évoluera pas avec la réalisation du projet d'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers.

## 1.12 Description des hypothèses de trafic

Le projet d'aménagement du Lido du Petit et du Grand Travers n'a pas vocation à modifier le trafic dans la zone d'étude. En effet, les usagers de la RD 59 (démolie par le projet) et de son stationnement, utiliseront la contre-allée, et ses poches de stationnement, réalisée par le projet.

De ce fait, aucune étude de trafic n'a été réalisée pour ce projet.