

LA BALLADE

de plage à plage...

* le mot ballade s'écrit avec deux 'L' quand il désigne un poème, un morceau de musique, ou... l'acte 2 de la Grande Motte! C'est un hommage à Jean Ballardur.

PLAN GUIDE

LE PROJET VILLE-PORT



LA VILLE DE LA GRANDE MOTTE
ET L'OR AMÉNAGEMENT
GROUPEMENT LECLERCO
ASSOCIÉS

JUIN 2019

SOMMAIRE

- N°P. 7 01 — LE DESSIN D'UN RÉ-ENCHANTEMENT**
Analyse succincte des enjeux territoriaux et mise en valeur de l'imaginaire
01/1 — ANCRAGE HISTORIQUE
01/2 — APPARTENANCES SYMBOLIQUES
- N°P. 17 02 — LE PARTI PRIS URBAIN ET ARCHITECTURAL**
Inscription du projet dans son environnement proche et lointain
02/1 — L'ACTE 2 DE LA GRANDE MOTTE
02/2 — LES CONDITIONS DE LA RÉUSSITE DU PROJET
- N°P. 29 03 — LA CONCERTATION, FIL ROUGE DU PLAN GUIDE**
Inscription du projet dans un processus itératif
03/1 — LA MÉTHODOLOGIE
03/2 — LES THÉMATIQUES PROBLÉMATISÉES
- N°P. 35 04 — LA GRANDE MOTTE UNE MOBILITÉ RENOUVELÉE**
Le port, un centre-ville apaisé, élargi et animé
04/1 — UNE VILLE ANCRÉE DANS LA MOBILITÉ DOUCE
04/2 — AU-DELÀ DU PROJET VILLE-PORT
- N°P. 49 05 — LA GRANDE MOTTE UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ**
*La Balla*de, une nouvelle vitrine sur le port pour ré-enchanter la Grande Motte*
05/1 — UN ESPACE PUBLIC RECONFIGURÉ
05/2 — REPENSER LE LIEN VILLE-PORT
05/3 — LES APPORTS DE LA CONCERTATION
- N°P. 83 06 — LES ACTIVITÉS DU NAUTISME RÉVÉLÉES**
Faire de la Grande Motte un pôle d'excellence du nautisme
06/1 — UNE NOUVELLE VITRINE SUR LE PORT
06/2 — LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
06/3 — OUVRAGES ET ETUDES MARITIMES
06/4 — LES APPORTS DE LA CONCERTATION
- N°P. 119 07 — LA PIÈCE MANQUANTE DE LA VILLE-PARC**
La Colline, une nouvelle façon d'habiter
07/1 — LA VOÛTE CAPABLE
07/2 — LES RÉGLES DU JEU D'UNE ŒUVRE COLLECTIVE
07/3 — LES APPORTS DE LA CONCERTATION
- N°P. 151 08 — LES TEMPS DU PROJET, LA MÉTAMORPHOSE**
Le projet et son organisation
08/1 — MONTAGE OPÉRATIONNEL & RÉGLEMENTAIRE
08/2 — LE PHASAGE
- N°P. 161 09 — PLAN GUIDE ILLUSTRÉ**
09/1 — PLAN MASSE ET CARNET DE COUPES



PREAMBULE

« Le projet Ville-port » est comme son nom l'indique un nouveau regard porté sur la ville de la Grande Motte. 50 ans après, l'acte II s'engage : La Ball*ade de plage à plage, le dessin d'un ré-enchantement.

Le plan guide du projet Ville-port constitue un moment fondateur. Il définit les grandes orientations d'aménagement et de programmation à horizon 2028 : les principes d'aménagement des espaces publics et des espaces verts, la définition des emprises constructibles, le développement des activités du nautisme avec l'extension du port, la volonté de poursuivre, de s'inscrire dans la continuité de l'identité balladurienne de la ville et d'améliorer les conditions d'accessibilité et de déplacement. Il assure ainsi la traduction spatiale et programmatique des orientations stratégiques d'aménagement étudiées depuis l'été 2018.

Il réaffirme et traduit l'ambition fixée dès le début : faire émerger un nouveau lien Ville-port, incarné par l'extension du port et la création de deux nouveaux bassins, la Ball*ade de 1,5 km de plage à plage, la création de la Halle Nautique et le développement d'une future opération de logement, la Colline.

Le plan guide embrasse plusieurs échelles de temps et d'espaces aux vocations bien distinctes :

- La grande échelle dans le rapport de la ville à la métropole pour la dynamique des territoires, les infrastructures, le bassin d'emplois et les grands équipements.

- L'échelle de la ville qui est celle de la proximité, des usages ; l'extension du port et le réaménagement des quais est l'opportunité d'offrir une nouvelle image des espaces publics autour du port, des nouvelles pratiques pour les estivants comme pour les habitants tout au long de l'année.

- L'échelle de la Ball*ade, 1.5 km de ré-enchantement de plage à plage qui constitue une nouvelle vitrine du port, de l'activité nautique et plus largement de la ville avec laquelle un nouveau lien fédérateur est tissé. Cette Ball*ade est le support de programmations nouvelles à inventer.

- L'échelle de la Colline, pièce urbaine majeure issue du déplacement de l'actuelle zone technique, qui a pour objectif de poursuivre et renforcer une dynamique de mutation de La Grande Motte vers une ville de résidences grâce à une offre nouvelle de logements adaptés aux jeunes actifs et aux familles. La qualité de vie sera renforcée par une nouvelle mixité générationnelle garante de la pérennité des équipements et aménités en place.

Pour mener à bien ce projet, nous avons constitué une équipe pluridisciplinaire capable de répondre à l'ensemble des questions posées dont le plan guide fait état dans le présent document.

Le groupement réuni pour mener à bien le plan guide est le suivant :

- Agence Leclercq Associés, architecte urbaniste, mandataire
- Agence MAP, urbaniste interface Ville-port
- ARTELIA, BET ingénierie
- V.GUILLERMIN, paysagiste
- AUREL DESIGN, design urbain
- ALPHAVILLE, programmation urbaine
- F.BOUTTE, architecte bioclimatique
- RR&A, BET mobilités et déplacements
- L. BERGER, urbanisme opérationnel
- A.MAZET, économie de la construction
- Gill-Fourrier&Cros, Avocat



LE DESSIN D'UN RÉ-ENCHANTEMENT

*Analyse succincte des enjeux territoriaux
et mise en valeur de l'imaginaire*

Le projet Ville-port va profondément modifier la ville et son devenir. Cet aménagement s'appuiera sur les qualités intrinsèques du site. Il ne s'agit pas de développer un morceau de territoire hors-sol, mais d'encourager la mutation du site en le rattachant à son environnement naturel et bâti. Ainsi, cette partie s'attachera à ancrer le projet dans son son histoire unique et son héritage architectural exceptionnel.

LA CRÉATION D'UNE VILLE QUI A 50 ANS

Comment d'anciennes terres marécageuses, isolées des villages alentour par l'étang de l'Or vont s'urbaniser et devenir 50 ans après une ville labélisée :

« Patrimoine du XXème siècle ».

« TERRA INCOGNITA, LE DEFI » J. Balladur

La Grande Motte, la terre inconnue, une longue étendue de terre, de sable et de dunes entre l'étang de l'Or au Nord et la mer au Sud occupée par trois propriétés viticoles : la Haute Plage, la Petite Motte et la Grande Motte. Elle est décrite ici par Jean Balladur lors de son premier voyage sur le site du projet, « *Ce long rivage abandonné aux caprices des vents et de la mer* ». Cette terre hostile à l'urbanisation est pourtant destinée à devenir un lieu de villégiature hautement fréquenté.

Jean Balladur, désigné architecte en chef de ce projet pharaonique, est conscient des enjeux et de l'environnement. Il écrit : « *je sentis que l'architecte chargé de cet aménagement devrait affronter ici un adversaire autrement plus redoutable...que la nature urbaine déjà civilisée par le savoir des bâtisseurs du passé* ». Il va concevoir une ville composée et inspirée par les trois éléments naturels que sont :

- le vent : « *on n'arrête pas le vent, on peut le peigner par des constructions judicieusement disposées* »

- le soleil : en créant des jardins « *des ombrages obtenus par un couvert végétal dense* »

- la mer : « *une promenade en bord de mer éloignée de toute circulation* ».

UNE HISTOIRE A INVENTER

« *quand le réel épouse l'imaginaire* ».

La création de la ville sortie de terre est aussi celle d'un imaginaire très décrié à l'époque, car répondant à la démocratisation du tourisme de masse et utilisant massivement le béton ; elle est marquée par les immeubles inspirés des pyramides précolombiennes (notamment les célèbres pyramides de Teotihuacán, au Mexique). Ces constructions pyramidales ont pour objectif d'offrir à chaque habitant balcons ou terrasses qui ménagent des points de vue vers la mer et le grand paysage. Elles composent une transition douce entre le littoral et la chaîne montagneuse du Pic Saint-Loup. L'organisation par quartier autour du port central dessine des pièces urbaines distinctes. A l'Est le quartier du Levant est quadrillé et dense. C'est le centre-ville où on retrouve les fonctions institutionnelles. A l'Ouest, séparé par la zone technique portuaire, le quartier du Couchant, aux formes courbes liées à l'imaginaire des plages et des

dunes. Les Conques, et Les Pyramides s'installent dans une trame verte intense, c'est la symbiose, l'équilibre entre le bâti et le végétal. L'architecture est cernée par une végétation omniprésente qui hiérarchise les espaces extérieurs du plus public au plus privé et confère à la ville une cohérence d'ensemble harmonieuse.

L'objectif était de créer une ville-parc répondant à des enjeux climatiques déjà observés à l'époque de sa construction. Les arbres alliés aux Pyramides atténuent les effets du vent. La pinède accompagne les cheminements doux en créant des zones d'ombrage confort, que d'autres stations balnéaires du littoral n'offrent pas. Ces grands tracés verts, près de 7 km (700 hectares) qui contrastent sur le béton blanc vont donner à la ville son titre de noblesse, la première cité verte d'Europe.

DES ESTIVANTS, DES PIONNIERS, DES GRANDS MOTTOIS

Les premières constructions, Le Provence et le Grand Pavois, sorties du sol, provoquent à la fois stupeur et admiration des « pionniers ».

Elles sont situées sur le quai Georges Pompidou face au port tout juste creusé, hautes de 9 étages en gradins sur des rez-de-chaussée surélevés qui accueillent des commerces.

Ces premiers bâtiments donnent le ton. Le cadre de vie, le soleil et la mer attirent les estivants mais aussi des « pionniers » qui souhaitent dès les années 1970 s'y installer à l'année, conscients de participer à une histoire qui s'écrit.

En 1975, la ville compte plus de 2000 habitants permanents. Aujourd'hui, ils sont plus de 9000 habitants avec une fréquentation de 120 000 visiteurs sur l'année. Une population multipliée par 13 en saison estivale. Le projet de ville a été au-delà des attentes de son origine et devient une ville à part entière, autonome le 1er octobre 1974.

50 ans plus tard, l'acte 2 veut développer une nouvelle dynamique, dans la continuité des premiers jours, poursuivre l'œuvre et engager la ville vers toujours plus de qualité de vie, avec des habitants à l'année plus nombreux dans un bassin d'emplois mis en valeur qui accueille les actifs et les familles.



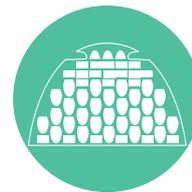
Ville
patrimoine
du
XXème siècle



120 000
visiteurs
en 2017



9000
habitants à
l'année



Une ville
un architecte



Photographie aérienne historique 1950-1960
Géoportail



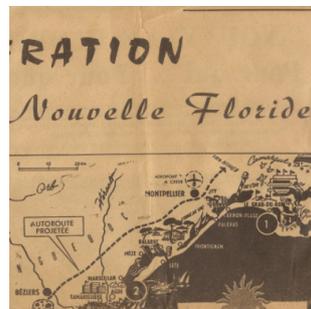
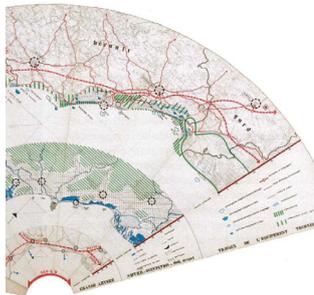
Orthophoto 2017

LA CARTE MENTALE

Lecture plurielle des ancrages de la Grande Motte à travers le temps

L'ORIGINE

MISSION RACINE,
lancée en 1960
pour conduire de
grands travaux
d'aménagement
et développer
le littoral de la
Méditerranée.



UN
ARCHITECTE

Jean Balladur

IMAGINAIRE

LA CRÉATION
D'UNE VILLE

1 OCTOBRE 1974:
1975, 2170 habitants
2017, 9 000 habitants



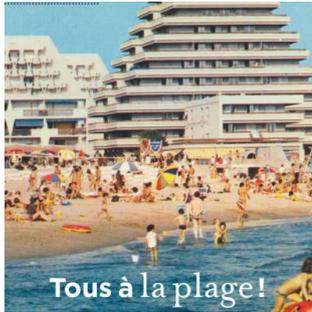
PLACE
DU 1^{ER} OCTOBRE 1974
DATE DE CREATION
DE LA COMMUNE
RENE COUVEINHES
1^{ER} MAIRE
de 1974 à 1993

PATRIMOINE

LABELLISATION:
"Patrimoine du
XXe siècle"

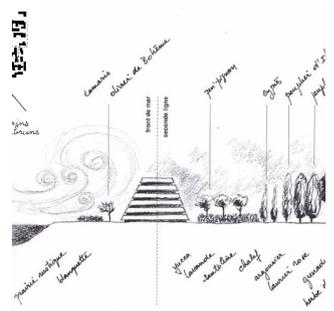
VILLE-PARC

PATRIMOINE
VÉGÉTAL:
36 000 arbres et
1ère cité verte
d'Europe

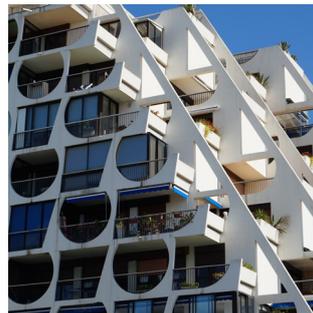


STATION
BALNÉAIRE

FRÉQUENTATION:
120 000 visiteurs
sur l'année
Une population
multipliée par 13
en saison estivale



UNE
ARCHITECTURE
SINGULIÈRE



ACTIVITÉ
ÉCONOMIQUE

Actuellement,
un port
+ 1500 anneaux



APPARTENANCES SYMBOLIQUES

01
/ 2

INSCRIPTION DANS L'ARC MÉDITERRANÉEN

L'histoire de la Grande Motte c'est avant tout la révélation d'un Etat puissant et volontariste dans l'aménagement urbain. C'est également l'augmentation du temps libre des français qui tend à modifier le territoire en créant ex nihilo des stations pour les sports d'hiver et des stations balnéaires. La ville de la Grande Motte fait partie d'une de ces commandes d'Etat sur le développement du littoral du Languedoc-Roussillon. La Mission Racine de 1960 avait pour ambition de doter la France d'une offre touristique attractive pour concurrencer les pays voisins, capter les flux des nouveaux arrivants et endiguer le développement touristique de la Côte d'Azur. La Mission prend forme dans le golf du Lion qui s'étend du Gard aux Pyrénées Orientales, de Port Camargue à Port Barcarès et parcourt plus de 220 km avec près 100 km de plage.

La Grande Motte est située à 20 km de la Métropole de Montpellier par liaison routière directe, à 15 km de l'aéroport de Mauguio. Elle participe à la dynamique de l'Arc méditerranée.

Cet Arc est une stratégie géographique pour créer un littoral attractif organisé sur le développement du tourisme et des activités nautiques. Chaque cité balnéaire est dotée d'un port de plaisance séparé chacun d'une journée de navigation. Cet arc sera appelé « La nouvelle Floride ».

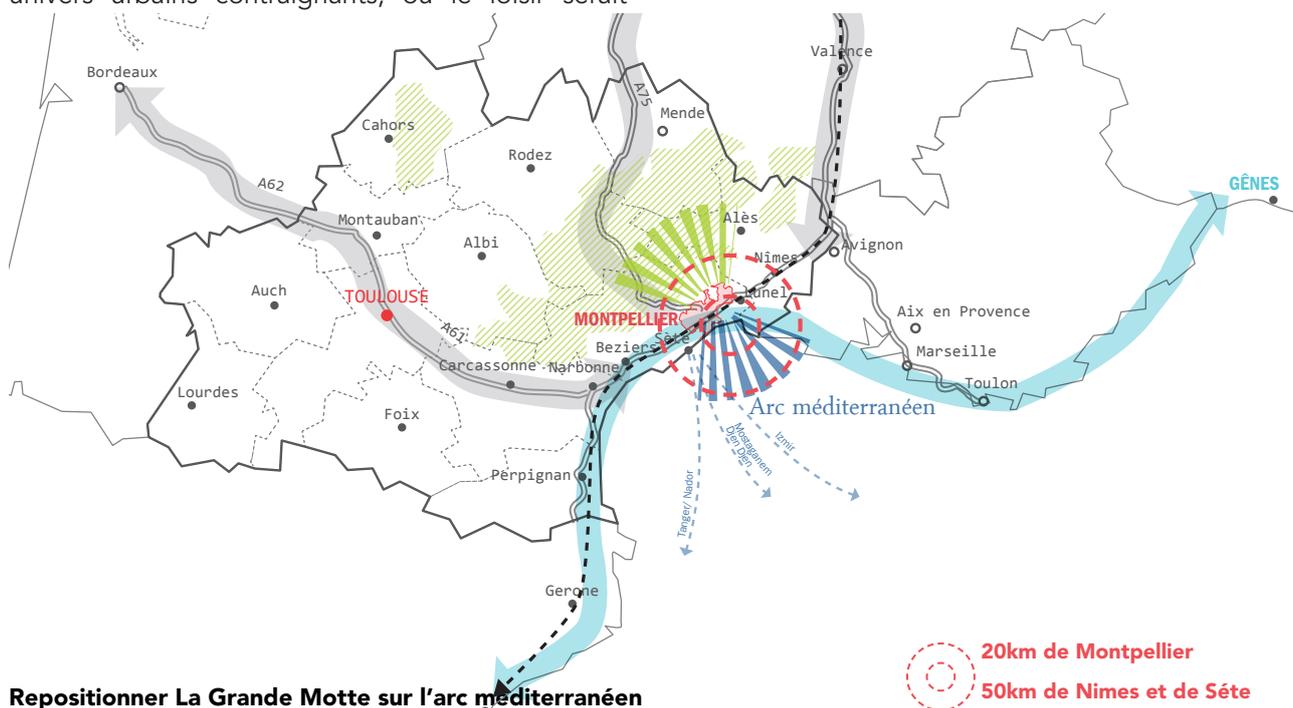
Les cités balnéaires de la Mission Racine devaient créer des lieux de destination agréables loin des univers urbains contraignants, où le loisir serait

essentiel.

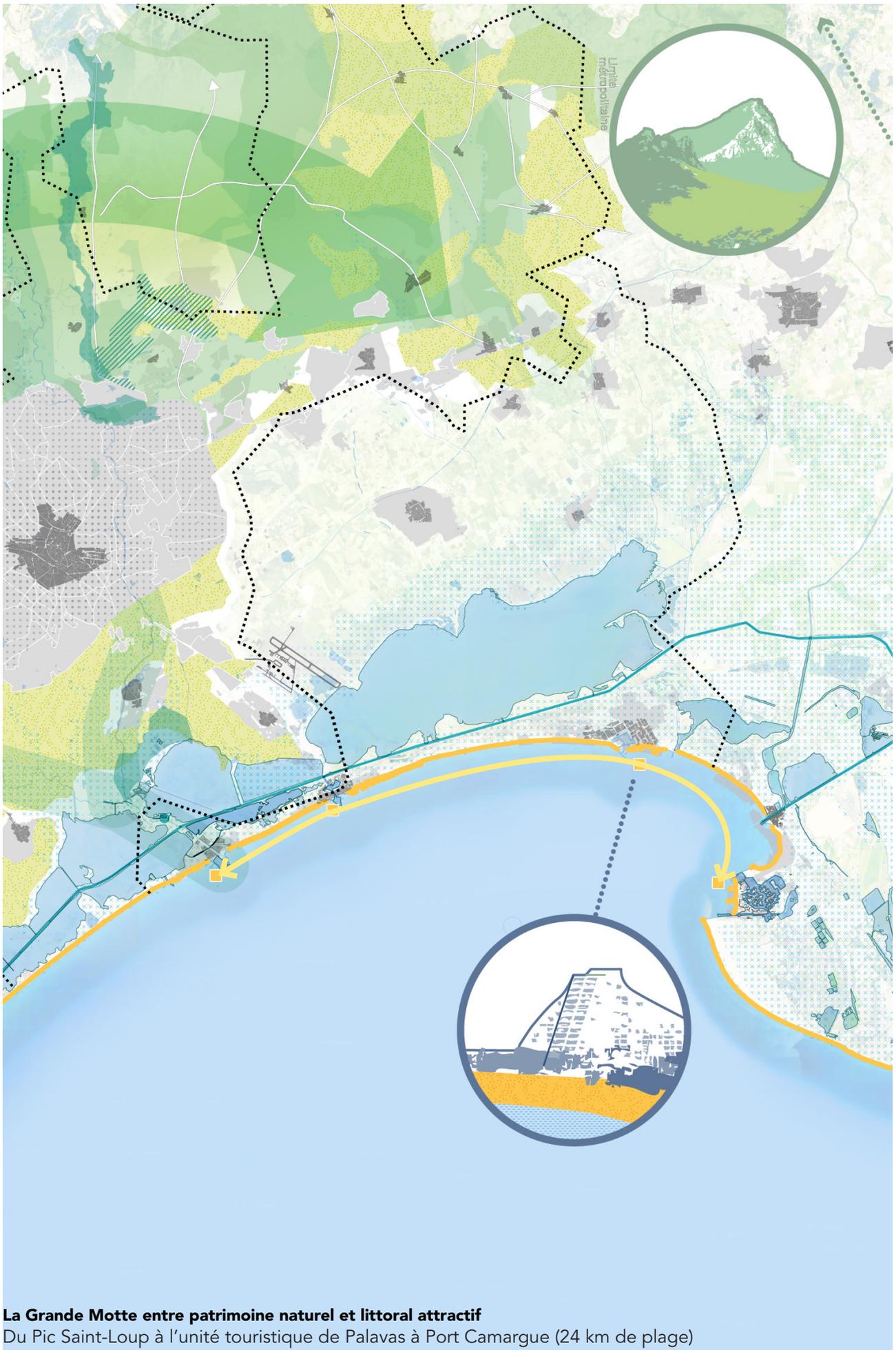
Cette volonté va guider la conception des futures villes balnéaires composées largement d'espaces verts, faisant la part belle aux modes doux, au rythme lent de la course du soleil.

Aujourd'hui, la ville de la Grande Motte souffre d'une image de « projet fini », avec un patrimoine sanctuarisé et pratiquement intouchable. Comment renouveler et redynamiser son image tout en restant fidèle aux préceptes fondateurs ? D'une ville d'été occupée par des vacanciers très nombreux, la Grande Motte doit devenir une ville à part entière qui vit toute l'année, active et en lien avec les territoires voisins du Pays de l'Or et de l'agglomération de Montpellier.

En réaffirmant son appartenance à l'Arc méditerranée comme vitrine du littoral languedocien, fleuron du nautisme, et emblème patrimonial du XXe siècle, la ville va s'inscrire dans une dynamique nouvelle, devenir pionnière d'un nouvel art de vivre tout en anticipant les grandes mutations à venir que sont : la modernisation et la recherche de performances liées à l'industrie du nautisme, les évolutions des mobilités alternatives à la voiture et les transformations des modes d'habiter. L'autre défi qui doit être relevé est la prise en compte du changement climatique et les conséquences induites sur le littoral, en conciliant les enjeux économiques.



Repositionner La Grande Motte sur l'arc méditerranéen



La Grande Motte entre patrimoine naturel et littoral attractif
 Du Pic Saint-Loup à l'unité touristique de Palavas à Port Camargue (24 km de plage)

LE GRAND PAYSAGE ET LES IDENTITÉS PAYSAGÈRES

Dans la continuité de l'héritage de Pierre Pillet.

LA VILLE PARC

Le projet Ville-port va nous permettre très modestement et très naturellement de «prolonger l'histoire» écrite par Jean BALLADUR et Pierre PILLET il y a plus de cinquante ans.

L'inscription urbanistique du nouveau dessin du Port, dans la trame orthogonale structurelle et originelle de la ville, est un gage de fonctionnalité et d'intégration.

Au-delà de «la forme urbaine», l'intégration de ce projet urbain majeur se veut également paysagère en respectant et restituant les 3 identités du grand paysage : La Grande Pinède, la trame urbaine orthogonale et le littoral et ses plages.

ADN D'UN TERRITOIRE

L'identité paysagère de la Grande Motte est avant tout caractérisée par l'essence végétale du pin pignon qui représente 80 % des végétaux d'origine. Les pinèdes aux couleurs vert foncé venant contraster avec les couleurs claires des pyramides sont inscrites dans la mémoire collective des Grand-Mottois.



Plusieurs identités paysagères aux fonctions multiples s'articulent selon des rôles complémentaires :

LES AXES ROUTIERS :

L'analyse paysagère depuis l'entrée de ville fait apparaître une prédominance de pins pignon, soit en pinède aléatoire, soit en alignement, et un ensemble d'essences végétales caduques disposées selon leurs aptitudes de résistance aux conditions climatiques littorales.

Leurs parcours souples aux seuils du centre-ville deviennent plus rectilignes et encadrés par des alignements de pins parasols ou de rares arbres d'alignement caducs.

LES VOIES DOUCES :

La ville de la Grande Motte développe un réseau de cheminement modes doux de déplacement en site propre, complémentaire des tracés des voies, permettant des liaisons ombragées inter-quartiers. Ceux sont des espaces de quiétude.

PROMENADE SUR LES QUAIS :

Le périmètre portuaire actuel permet une promenade portuaire périphérique qui contraste fortement par sa forte minéralité et la présence d'une végétation plus exotique constituée principalement de palmiers et de tamaris.

Dans le futur projet Ville-port, notre équipe va s'attacher à estomper ce contraste minéral/végétal en colonisant et végétalisant très fortement les nouveaux espaces de quais et de stationnements associés. Ce nouveau lien avec la ville « verte » en arrière-plan a aussi pour objectif d'apporter un réel confort d'usage en été à la Ball*ade.

LE LITTORAL :

De part et d'autre du port se développe un paysage ouvert, caractérisé à l'Est par un cheminement naturel entre l'espace public et la plage et à l'Ouest un cordon dunaire qui protège la Grande Motte des coups de mer.

La Ball*ade sera le nouveau lien d'une plage à l'autre entre ces deux paysages du littoral.



Les axes marqués par des alignements



Place aux modes doux: les voies douces une trame dans la ville



Les quais, une ambiance minérale



Un paysage dunaire du Couchant



02

LE PARTI PRIS URBAIN ET ARCHITECTURAL

Inscription du projet dans son environnement proche et lointain

L'acte II s'engage, il ne s'agit pas de faire table rase du passé mais de s'inscrire dans la continuité d'une ville emblématique et labélisée «patrimoine du XXème siècle». Si l'imaginaire qu'elle inspire est toujours bien ancré dans les années 70, comment lui réinventer un avenir? Le projet doit insuffler un nouveau regard sur la ville, ses espaces publics et son architecture.

L'ACTE II DE LA GRANDE MOTTE

02
/ 1

LES LEVIERS D' ACTIONS

L'acte II de la Grande Motte, 50 ans après, doit s'inscrire dans la continuité de la ville d'origine. Cette transformation majeure à l'échelle de la ville et du port s'articule autour des leviers d'actions développés ici dans le plan guide.

① LA BALL*ADE, un nouveau lien ville port.

La vision balladurienne des mobilités est typique des années 70, elle prônait le clivage des vitesses. De larges avenues, héritées d'une époque où l'automobile était à son apogée, doivent être repensées pour réintroduire toutes les mobilités nouvelles du vélo au segway, en passant par le piéton et le fauteuil roulant. Le projet s'attachera à redéfinir la place de chacun sans renier les grands axes de composition de la Grande Motte.

Événementiel & marketing territorial.

Les festivals et les salons créent des moments d'intensité en dehors de la pleine saison. Les nouveaux aménagements sont une opportunité pour rendre l'espace public capable d'accueillir les grands événements existants et à venir sur le port. Le port, centre-ville élargi, bénéficiera plus directement de cette dynamique culturelle et économique.

D'un désert de sable à la 1ère station verte d'Europe.

Si les 36 000 arbres de la « 1ère cité verte d'Europe » font partie intégrante de son identité au même titre que les pyramides, comment se fait-il que la ville pâtisse autant de l'image d'une ville du béton? Jean Balladur et son paysagiste Pierre Pillet se servaient des bâtiments pour protéger les arbres des vents marins. N'est-il pas temps de réinscrire cette pinède au premier plan du projet Ville-port ?

Donner à voir l'image d'une ville verte aussi depuis la mer et les vues lointaines: du ciel, de la terre et de la mer, la ville verte se contemple et s'exprime sur toutes ses faces.

② LE NAUTISME, déclencheur d'une nouvelle économie.

Le projet offre l'opportunité d'agrandir le port, de moderniser la zone technique, et ainsi d'affirmer un pôle nautique de premier plan capable d'impulser une économie renouvelée et prospère. En complément de l'activité touristique, celle du nautisme pourra poursuivre son ancrage local et créer des emplois toute l'année.

Soigner les vues sur l'eau et la ville.

Pourquoi le port est-il l'espace le moins photogénique de la ville? La mer est quasiment invisible. Elle est systématiquement cachée par des voitures ou de la végétation basse. Le port doit répondre aux

objectifs fonctionnels, mais il doit également être le cadre favorable aux modes actifs, aux terrasses et aux plantations généreuses sources de confort l'été. Il doit enfin proposer des espaces « vides » qui ont pour seul but de s'approcher de l'eau et profiter de la vue.

Les espaces publics, une nouvelle vitrine du port et un enjeu majeur d'appropriation été comme hiver.

Tous les usages et tous les âges doivent trouver leur place dans un projet qui réaffirme les continuités entre la ville et le port, permet de rééquilibrer la place de chacun dans l'espace public. Les nouveaux quais : un lieu de rencontre et d'usages, une forte présence végétale qui dégage des vues sur le lointain et offre de l'ombre l'été.

La plage comme équipement public à ciel ouvert.

Deux nouvelles plages en 2023. Lieu de loisir pour certains, détente pour d'autres, la plage est un véritable lieu de rencontre de toutes les générations et toutes les catégories sociales.

③ LA COLLINE, un nouveau quartier pour la Grande Motte.

Vers une ville permanente, plus qu'une histoire de vacances. Les pionniers sont venus s'installer dès 1968 dans un village sorti de nulle part, construit sur des dunes de sable et des marécages envahis par les moustiques. Alors 2000 habitants, aujourd'hui ils sont 9000 habitants toute l'année et 120 000 visiteurs en haute saison. Les enjeux sont multiples : renouveler une population vieillissante, attirer les jeunes actifs et les familles. Le projet s'attachera à proposer une offre de logements adaptés et diversifiés avec une cible à privilégier : les familles.

La ville bioclimatique.

Aujourd'hui qu'est-ce qu'une pyramide bioclimatique à l'heure du réchauffement? Si Jean Balladur était un précurseur quand il a conçu la ville, alors nous devons l'être encore plus en 2019 ! L'époque est à notre avantage car nous pouvons bénéficier aujourd'hui d'outils numériques performants pour concevoir la ville durable de demain.

Un projet collectif et partagé, inscrit dans la continuité.

L'acte II représente un changement important sur le territoire de la Grande Motte. Pour pouvoir engager la transformation, nous avons fait appel à toutes les parties prenantes professionnelles et citoyennes pour accompagner notre équipe dans ce projet d'envergure.



L'acte II, une nouvelle image du port dans la ville

LES CONDITIONS DE LA RÉUSSITE DU PROJET

02
/2

ENJEUX, REGLEMENTATION ET ENVIRONNEMENT

UN PROJET AMBITIEUX

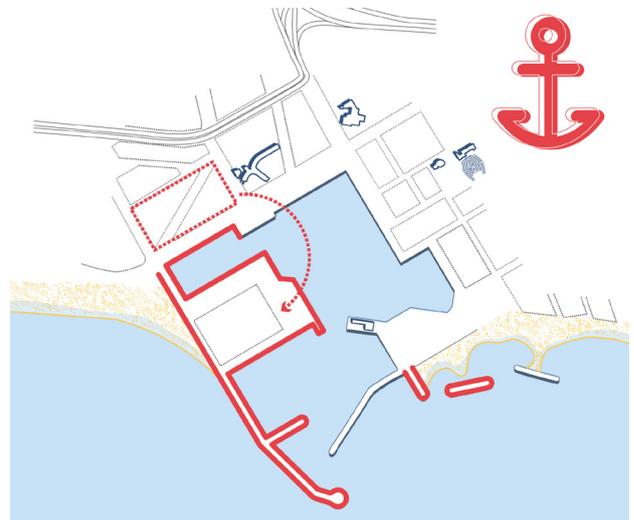
Le projet répond à un programme dont l'ambition est portée par les éléments emblématiques proposées « la Presqu'île Baumel », « la Ball*ade » et « la Colline ». Le défi de la nouvelle identité grand-mottoise ne sera relevé que si la cohérence urbaine est garantie. Trois lieux majeurs assurent la construction d'un socle commun :

- L'extension du port a été imaginée en rapprochant l'eau et la ville. L'un des deux nouveaux bassins est créé au pied des logements, leur assurant ainsi une vue directe sur les bateaux et dégageant la vue depuis les quais existants vers la mer, une nouvelle perspective est ouverte. Nouvel outil pour l'économie du nautisme, le plan rationalisé de la presqu'île Baumel rassemble sous une même halle les surfaces d'activités à proximité de l'aire de carénage et du nouveau pôle nautique dont le rooftop panoramique offre un nouveau lieu pour un public d'amateurs comme de non-initiés.

- De la plage du Couchant au Levant, la Ball*ade s'étend sur un parcours de 1.5 km, ponctué de cinq places imaginées en prolongement de la ville vers le port. La requalification du quai Tabarly et du quai Pompidou est l'occasion de repenser ces espaces publics pour plus de confort des piétons, notamment en fertilisant les quais, plus d'usages et plus de visibilité sur le port. La rapidité avec laquelle les mobilités alternatives se développent nous invite à proposer une offre généreuse et évolutive associée à une solution de stationnement raisonné qui reste ambitieuse.

- La Colline est une nouvelle continuité dans la skyline de la ville, conjuguant inscription urbaine et bâtiments sculptés par les indicateurs bioclimatiques. Une grande « diagonale de la mer » traverse cet îlot ouvert depuis la grande pinède jusqu'au front de mer. Les logements s'organisent au-dessus d'un socle et d'un sol fertile, proposant de nouvelles manières d'habiter en hybridant les lieux de travail et les lieux de vie. Le socle est principalement à vocation commerciale et abrite le stationnement, il est aussi habitable.

Ces trois éléments constituent l'armature du projet Ville-Port.



L'extension du port et la réorganisation de la zone technique



La Ball*ade, un ruban modes doux de 1.5 km



La Colline, un nouveau quartier sur le port

UN CADRE REGLEMENTAIRE

Le projet Ville-port aura pour ambition de prolonger les réflexions sociales, environnementales et climatiques dictées par les concepteurs de la Mission Racine. Aujourd'hui il est de notre devoir de faire face aux évolutions significatives du contexte territorial, gouvernance et planification, du contexte social : augmentation de la population et évolution des modes de vie; et enfin le contexte environnemental avec le changement climatique.

La communauté d'agglomération succède à la communauté de communes. L'agglomération met en œuvre un nouveau projet de territoire. L'objectif est de mettre en commun certaines compétences telles que les transports et l'habitat, qui sont des thématiques majeures du développement durable du territoire. L'agglomération saisit l'opportunité de poursuivre l'élaboration de son Agenda 21 avec une place centrale au Plan Climat.

Le contexte territorial est constitué d'entités distinctes comme identifiées dans le SCOT du Pays de l'Or :

- des zones rurales au Nord de l'étang de l'Or où l'agriculture occupe les deux tiers de la superficie du territoire.
- l'étang de l'Or, élément structurant qui occupe plus de 20 % de la superficie du territoire avec ses 2.9 ha. Cet étang revêt un grand intérêt pour la faune et la flore locale, il est classé zone Natura 2000
- un littoral attractif qui concentre 69 % de la population. Cette façade maritime de la Méditerranée borde le territoire, le linéaire côtier des communes de la Grande Motte, Mauguio-Carnon et Palavas-les-Flots, toutes dotées de ports de plaisance.

Un contexte social : au regard des documents de planification, SCOT, PLH, PADD et PLU, la Grande Motte fait partie de ces communes à repeupler, à réinvestir pour faire face au vieillissement de sa population. La ville doit accueillir une forte production de logements d'ici 2033, environ 1030 logements neufs. 480 seront créés sur le projet Ville-port qui doit participer pleinement à la dynamique de la ville en termes de développement et d'accueil, vers une ville permanente avec des logements adaptés et diversifiés.

Un contexte environnemental : le changement climatique est en progression constante, de la montée des eaux à la modification du trait de côte et le cordon dunaire protecteur, la prise en compte de ces évolutions dans le projet est incontournable. Le rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat) publié en octobre 2018, sur les conséquences d'un réchauffement planétaire supérieur à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels, montre que dans le cas d'un réchauffement de 2°C, l'élévation du niveau de la mer à l'horizon 2100 serait supérieure d'environ 0,10 m par rapport au modèle de réchauffement basé sur une élévation de température de 1,5 °C.

Aujourd'hui la circulaire du 27 juillet 2011 relative à la prise en compte du risque de submersion marine dans les plans de prévention des risques naturels littoraux fournit les valeurs suivantes sur la surélévation du niveau moyen des mers due au changement climatique : à Aléa de référence, 20 cm, et à l'horizon 2100 : 60 cm (hypothèse « pessimiste » de l'ONERC). A noter que le niveau moyen de la mer au niveau de la Grande Motte est autour de +0.25 m NGF.

LA LABELLISATION

Le cadre réglementaire du projet c'est aussi le label patrimoine du XXème siècle. L'inscription de la ville dans ce dispositif est un atout pour sa reconnaissance comme une œuvre majeure du XXème siècle, mais aussi un outil de protection.

Dans ce sens le projet doit respecter les attendus de ce label. Son développement devra se faire en étroite collaboration avec les architectes des Bâtiments de France pour assurer le respect des attendus du label en termes de patrimoine et de paysage ; il sera soumis au contrôle de la commission nationale des monuments historiques.



**Gustave Courbet,
Souvenir des Cabanes,
1857**

Un paysage dunaire protecteur, par le choix de cette illustration nous gardons à l'esprit que l'environnement a lui aussi une histoire et qu'il est de notre devoir de le conserver.

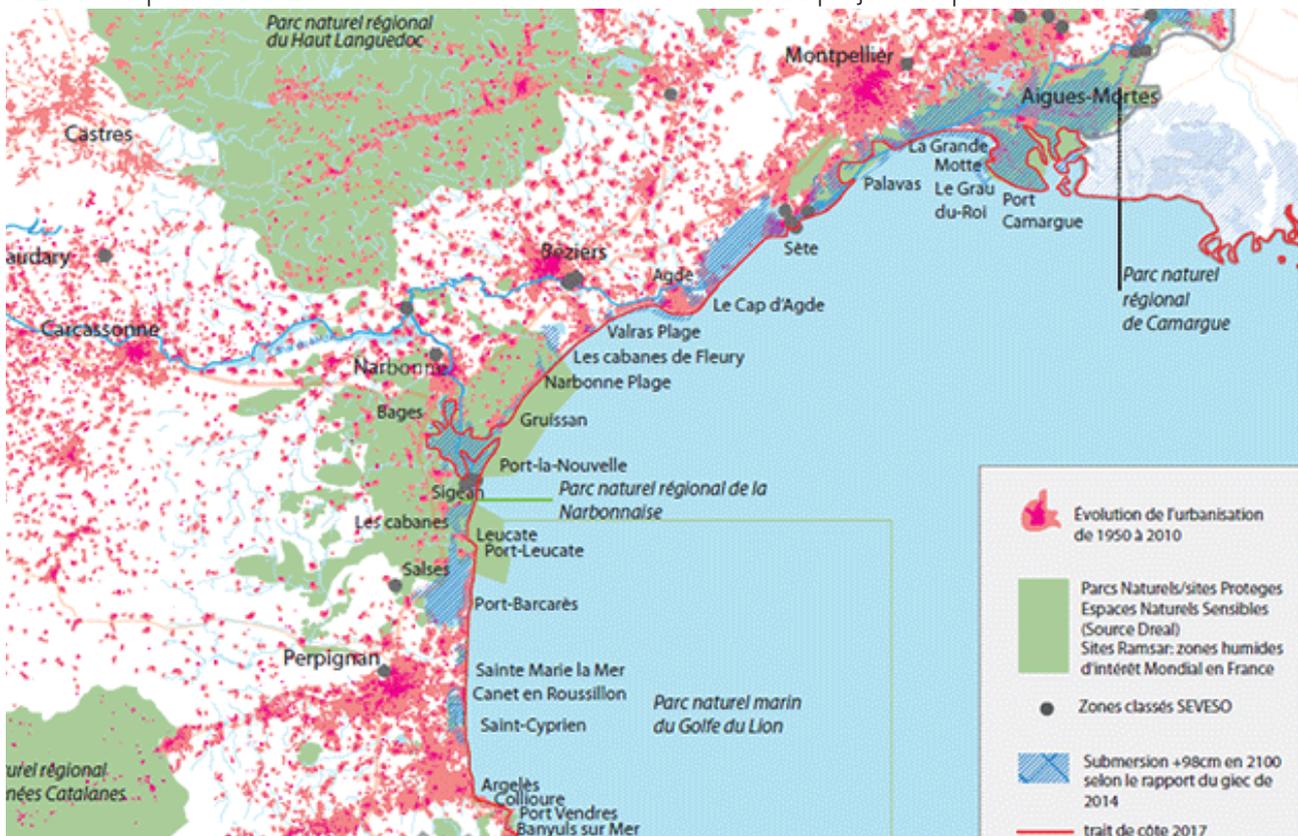
LE PLAN LITTORAL 21

Nous ne fabriquons pas la ville pour 50 ans, mais pour laisser une trace aux générations futures. Il est donc essentiel que les nouveaux aménagements intègrent l'évolution du climat. Dans le cadre du Plan Littoral 21, la Grande Motte doit aujourd'hui donner une nouvelle impulsion à son développement raisonné et équilibré en s'appuyant sur le climat, la transition écologique, l'économie verte, bleue et numérique. Ces composantes sont sans doute des leviers forts pour permettre à la commune d'être davantage identifiée comme un territoire résidentiel et pas seulement touristique. Pour autant la station doit dès à présent se positionner comme un acteur majeur dans le développement des innovations liées au contexte maritime notamment. Elle doit faire face aux phénomènes d'érosion et d'inondation directement liés à la montée des eaux. L'augmentation du niveau de la mer de 98 cm prévue pour 2100 va engendrer un recul important du trait de côte qui incite à réfléchir à un réaménagement « intelligent » du littoral. L'adaptation au changement climatique passe par la résilience et non par le combat, ce qui signifie trouver un équilibre entre ville et nature. Le projet ville-port va dans le sens du GIEC et du plan littoral 21.

La création du bassin Nord offre un nouvel espace de déversement des eaux lors d'évènements pluvieux exceptionnels là où actuellement se trouve une zone aux ¾ imperméable. De la même manière, l'actuelle zone technique totalement imperméabilisée laisse place entre autres à un hectare d'espace perméable. La création de la digue Ouest, y compris son rehaussement sur la section existante, est un élément de protection supplémentaire vis-à-vis de la presqu'île Baumel. Enfin les futurs logements de la Colline, au-delà du respect de la cote plancher à 2,4 m NGF, conformément au PPRI, seront l'occasion de développer sur la commune un habitat économe en énergie, dont la forme même relève de la combinatoire des indicateurs bioclimatiques (orientation, vent, soleil, vis-à-vis, etc..) ; un habitat respectueux de son environnement.

Ces ambitions s'inscriront dans un ensemble de règles et de dossiers administratifs qui garantiront à la fois leur prise en compte et leur mise en application. Certaines préconisations spécifiques sont détaillées dans les pages suivantes.

Le respect des normes et des objectifs environnementaux ambitieux est le garant de la réussite du projet ville-port.



LES PRÉCONISATIONS TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La Grande Motte est une station balnéaire située dans le golfe d'Aigues-Mortes. Elle est délimitée par l'étang de l'Or au nord-ouest, l'étang du Ponant à l'est et la mer Méditerranée au sud. L'environnement terrestre autour du port est fortement artificialisé, à l'exception du cordon sableux à l'ouest du port (plage du Couchant).

Les enjeux écologiques terrestres de la zone d'étude se concentrent sur les milieux dunaires de la plage du Couchant, qui présentent un état de conservation assez variable. Sur les dunes encore bien conservées, des espèces à enjeu fort et très fort sont bien présentes (invertébrés, reptiles). Ces milieux sont par ailleurs considérés en réservoir de biodiversité par le SRCE, dans la continuité des milieux dunaires présents plus à l'ouest (lido du Grand et du Petit Travers).

Le littoral au droit du projet est constitué de fonds sableux, abritant des espèces caractéristiques de cet habitat en faible densité. Il n'y a pas d'herbier de posidonies recensé à proximité. Les substrats rocheux sont constitués uniquement par les ouvrages de protection en enrochements (digues du port, épis, brise-lames). Ces ouvrages servent d'abri pour de nombreuses espèces de poissons et de crustacés, et sont colonisés par des organismes fixés (algues, mollusques, anémones, bryozoaires). La diversité des espèces rencontrées sur ces habitats artificiels contraste avec les fonds sableux relativement pauvres. L'absence d'espèces marines protégées dans l'emprise du projet, comme la grande nacre (sables de l'avant-port) et la grande cigale de mer (digues du port) sera vérifiée.

- FR9112035 Côtes languedociennes (Zone de Protection Spéciale au titre de la Directive Oiseau) : ce site se caractérise par ses lidos situés entre de vastes lagunes à fortes valeurs ornithologiques, des prés salés adaptés à la reproduction de la plupart des larolimicoles et des eaux littorales riches et poissonneuses, qui font de cette côte l'une des plus riches d'Europe pour ces espèces. Il se situe en continuité des ZPS désignées à terre au niveau des lagunes et des lidos patrimoniaux afin d'assurer le lien fonctionnel entre terre et mer essentiel pour les espèces larolimicoles.

- FR9101413 Posidonies de la côte palavasienne (Zone Spéciale de Conservation au titre de la Directive Habitat) : le site est désigné pour ces habitats marins, en particulier pour les herbiers de Posidonie, présents sous forme de touffes discontinues, et pour

plusieurs espèces patrimoniales (Grand Dauphin, Tortue caouanne).

Les autres sites Natura 2000 présents à proximité du projet ne sont pas susceptibles d'être impactés par le projet.

Par ailleurs, l'ensemble de la station de la Grande Motte est inscrite à l'inventaire des sites remarquables depuis 1975.

PROCEDURES REGLEMENTAIRES

Le projet Ville-port de la Grande Motte est soumis à différentes procédures réglementaires qui imposent la réalisation des dossiers suivants, au titre du Code de l'Environnement :

- Autorisation environnementale (Article R214-1) au titre de la nomenclature IOTA (Article R214-1)
- Evaluation environnementale (Article R122-2) : Au vu de l'ampleur du projet, une évaluation environnementale sera nécessaire, notamment au titre de la rubrique 9. « Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales »
- Evaluation appropriée des incidences sur les sites Natura 2000 (Article L414-19)
- Dérogation à la destruction d'espèces protégées (Article L.411-2), uniquement si la présence d'espèces protégées est recensée lors des inventaires de l'état initial de l'environnement.

Ces pièces seront incluses dans la demande d'autorisation environnementale unique.

Le projet sera ensuite soumis à enquête publique (Articles L.123-2 et L.214-4) sur la base des pièces de l'autorisation environnementale et des avis réglementaires reçus au cours de son instruction.

Enfin, le projet étant situé en site inscrit, il est soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France et la Commission départementale de la nature et des paysages.

Au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (Articles L.2123-3 à L. 2123-6), le projet d'extension portuaire sur le domaine public maritime naturel devra faire l'objet :

1. d'une demande de modification de la concession de plage sur le secteur ouest
2. d'une demande de concession d'utilisation du DPM
3. d'une demande de transfert de gestion à la collectivité.

Le projet d'extension portuaire est également soumis à une procédure au titre du code des transports. Ces procédures feront l'objet d'une enquête publique conjointe avec l'autorisation environnementale. Autant de procédures nécessaires à l'aboutissement du projet Ville-port et conditionne le planning de réalisation. La liste de ces procédures et le planning associé disposé en annexe ? ont nécessité plusieurs réunions de travail avec les services de l'état notamment le 30 novembre 2018 et le 18 avril 2019.

A noter enfin que le projet devra être compatible avec la stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte de juillet 2018. L'un des principes est la proscription de la construction de nouveaux ouvrages de protection dure sur des espaces à enjeux diffus afin de ne pas artificialiser davantage le littoral et ainsi perturber le transit sédimentaire, qui peut remettre en cause la création de la plage est nécessitant la mise en place d'ouvrage côtier qui peut s'avérer incompatible avec la stratégie régionale.

PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION (PPRI)

La commune, et plus particulièrement le secteur du projet est soumis aux risques naturels d'inondation par submersion et déferlement. Le PPRi approuvé le 16 avril 2014, par son règlement définit les mesures applicables par zone. La plage est située en zone rouge de déferlement. La protection et les limitations attachées à cette zone RD ont pour objectif de ne pas accroître la population et le bâti ; tout projet ou nouveaux travaux sont interdits sur ce secteur. Les quais, l'esplanade Justin et Baumel sont en zone urbaine Bu où sont interdits notamment tous remblais, dépôts et exhaussement, et sont autorisés les constructions nouvelles sous réserve que la surface du premier plancher soit calée au minimum à la cote 2,4 mNGF, la surface des garages et pièces annexes calée au minimum à la cote 2mNGF; les parcs collectifs de stationnement sont au sol, sous réserve notamment qu'il ne créent pas de remblais et ne fassent obstacle à l'écoulement des crues.

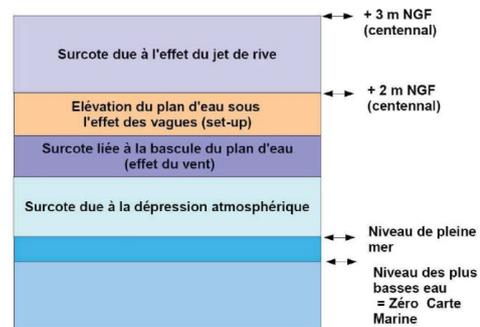
Pour intégrer les contraintes applicables, le plancher du pôle nautique sera fixée à la cote de +2,4 mNGF ainsi que pour la Grande Colline, pour la Halle Nautique la cote plancher est fixée à 2 mNGF.

L'analyse du PPRi et des échanges menés avec les services de l'état montrent que :

- Le changement d'affectation de l'actuelle zone technique au profit de logements (Colline) est possible ainsi que le déplacement de la digue portuaire
- Pour la nouvelle zone technique (Halle Nautique) dont une partie du périmètre est concerné par la zone de déferlement, une modification du règlement est nécessaire et sera engagée préalablement.

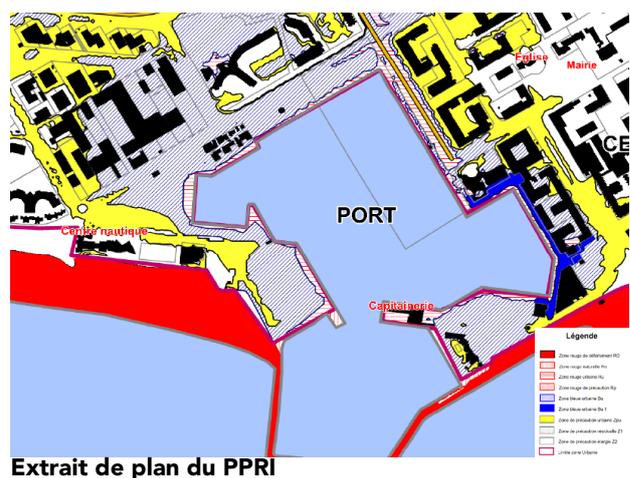
Cette modification consiste à introduire dans le règlement de la zone de déferlement la possibilité d'y autoriser les extensions portuaires avec l'accueil d'activités en lien avec la mer, sans que soit remis en cause l'économie générale du PPRi actuel. Cette modification est non substantielle et ne nécessite pas la mise à jour des documents graphiques. Cette procédure simplifiée a un délai de mise en œuvre d'environ 6 mois à partir de sa prescription et n'est pas soumise à enquête publique. Elle nécessite par contre la sollicitation de l'autorité environnementale du CGEDD pour l'examen au cas par cas de cette modification. La modification du PPRi sera limitée à l'adaptation du règlement de la zone de déferlement en y introduisant la notion d'extension portuaire.

A noter que le PPRi intègre déjà dans ses prescriptions l'impact du changement climatique sur l'aléa « submersion marine » avec la prise en compte d'une élévation du niveau de la mer de 20 cm.



L'extrait du rapport de présentation du PPRi ci-dessus illustre le calcul de l'aléa marin de référence à prendre en compte : niveau de mer centennale +2 mNGF.

Le PPR submersion marine prend en compte un aléa 2100 qui intègre une élévation du niveau moyen de la mer de 60cm à l'horizon 2100. Cet aléa est celui qui doit être pris en compte pour le littoral du Golf du Lion, il impose une cote plancher suivant la catégorie des constructions nouvelles à 2,4 mNGF et interdit la construction dans les zones non urbanisées.



UNE AMELIORATION QUALITATIVE ET QUANTITATIVE DE L'EAU

La maîtrise de la gestion des eaux de pluie sur l'ensemble du périmètre du projet est essentielle pour garantir un respect des contraintes environnementales. Les deux axes de travail sont le traitement quantitatif et qualitatif des eaux de pluies. En parallèle du plan guide est menée une étude de recirculation des eaux à l'intérieur du Port. Celle-ci permet de comparer la qualité des eaux avant et après aménagement et de conclure sur la nécessité ou non de mise en œuvre de dispositifs pour améliorer la recirculation des eaux. Les conclusions sont présentées au chapitre 8.

TRAITEMENT QUANTITATIF

Le traitement quantitatif consiste à maîtriser le débit rejeté vers le milieu naturel conformément aux prescriptions des documents réglementaires en vigueur (PPRi, Code de l'environnement, Directive cadre Eau, Code de la santé, SDAGE, doctrine DDTM 34, ...) et de l'autorité environnementale.

Le projet étant situé à l'extrême limite aval du bassin versant, il conviendra de définir avec les acteurs du projet via des comités techniques les niveaux de protections attendues. La réflexion autour de l'aménagement du port et de ses espaces publics se fait afin de réduire au maximum l'impact sur l'inondabilité dans le but de ne pas aggraver les risques d'inondation. Il conviendra de définir en concertation avec les services de l'état, les études hydrauliques à réaliser afin de justifier de la non-aggravation vis-à-vis du risque inondation (étude de ressuyage, étude de danger sur la digue ouest).

Les propositions d'aménagement déjà intégrées dans le projet sont les suivantes :

- Prises en compte des contraintes du PPRi dans le calage des niveaux de plancher des bâtiments.
- Travaux d'amélioration des réseaux pluviaux dans la mesure où ces derniers sont de capacités insuffisantes ou détériorés.

ASPECT QUALITATIF

Afin de préserver la qualité environnementale du milieu, il est important de traiter avant rejet vers le milieu naturel les eaux potentiellement chargées en hydrocarbures ou autres polluants liés aux activités de la Halle Nautique et aire de carénage.

1/ Sur les espaces publics

Tous les points de rejet des eaux pluviales seront équipés par des ouvrages de traitement de type décanteurs sur les zones de voiries dimensionnés suivant les objectifs de traitement à définir en cours d'études (pluie, pourcentage d'abattement...). Les réseaux de collecte seront dimensionnés pour une pluie de période de retour 10 ans.

2/ Sur les espaces ouverts des zones techniques, dans le cadre de l'aire de carénage et des surfaces extérieures de la Halle Nautique, l'importance des rejets et la sensibilité du milieu récepteur nous orienteront vers un type de traitement et plusieurs catégories d'ouvrages dont l'efficacité n'est pas la même. Il sera important de réaliser une séparation des eaux claires et des eaux souillées.

L'analyse du site, l'importance de la nature des activités ainsi qu'une identification de la sensibilité du milieu récepteur permettront de définir les types de traitement nécessaires :

- débourbeur (rétention des matières en suspension)
- décanteur (rétention des particules minérales les moins fines)
- déshuileur (rétention des hydrocarbures, huiles et graisses flottantes)
- ultrafiltration, charbon actif avec potentiellement une unité de traitement mobile ou élimination en tant que déchets dangereux.

Il s'agira, dans un premier temps, d'estimer les flux en fonction de la taille moyenne et du type (voile classique moteurs...) des bateaux carénés. Ensuite, en fonction du nombre d'intervention sur les coques et des produits utilisés il faudra établir une gestion des eaux polluées (système de collecte et traitement).

Chaque réseau de collecte des eaux pluviales captera le « premier flot d'orage ou first flush » pour être traité dans une unité d'épuration en aval. Le premier flot d'orage est supposé véhiculer la pollution la plus importante durant l'événement pluvieux et correspond à un mélange d'eaux pluviales pouvant comporter des résidus d'hydrocarbures ou autres polluants physico-chimiques sous forme particulaires accumulés lors des opérations sur les

surfaces techniques. Ce premier flot est généré par le lessivage de ces surfaces techniques et par la remise en suspension des dépôts des collecteurs sous l'effet de l'augmentation de débit provoquée par la pluie. Les dispositifs déshuileur-débourbeur / séparateur d'hydrocarbures seront des ouvrages enterrés.

Ces ouvrages de traitement seront dimensionnés pour une pluie de 2 mois ; au-delà du débit bimensuel les eaux se rejettent directement dans le port. Pour définir la qualité du rejet, on se basera sur les seuils de l'Arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, à minima pour les paramètres MES, métaux, hydrocarbures totaux.

3/ Pour les bâtiments de la Halle Nautique
Suivant les activités pratiquées par les entreprises présentes dans la Halle Nautique, les eaux devront être séparées de la manière suivante :

- les eaux industrielles : ne pourront se rejeter directement dans les réseaux collectifs d'eaux usées ou eaux pluviales. Elles devront être soit traitées sur place soit stockées puis évacuées selon leur volume.
- les eaux usées domestiques pourront se rejeter directement vers le réseau d'eaux usées collectif
- les eaux pluviales pourront se rejeter dans le réseau collectif.

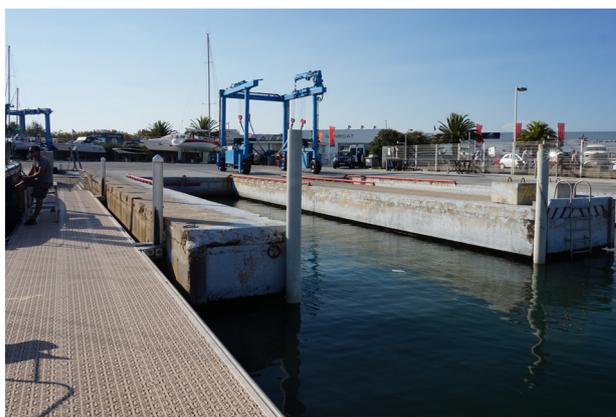
La caractérisation des besoins se fera dans le cadre de l'étude de programmation qui permettra de définir les besoins en fonction des activités.

4/ Pour les plaisanciers

Il est prévu, au niveau de la station d'avitaillement, une station équipée de pompes permettant la vidange des eaux grises et noires stockées sur les bateaux



Station d'avitaillement existante



Ouvrages maritimes existants



Aire de carénage existante



Glacis existant



Un seul ballade l'été sera diffusé "L'été de l'été" au printemps, un autre au printemps, plus tard "L'été de la Grande Motte" et un autre en septembre à Saint-Basile.

LA BALLADE

de plage à plage...

VENEZ ENRICHIR LE PROJET

LORS DES RENCONTRES AVEC LES ARCHITECTES

MERCREDI 10 OCTOBRE ESPACES PUBLICS, MOBILITÉS & ESPACES VERTS	JEUDI 8 NOVEMBRE HALLE HAUTEUR, PORT & ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	MERCREDI 19 DÉCEMBRE LOGEMENTS & QUALITÉS D'HABITER
---	---	--

18H - PALAIS DES CONGRÈS JEAN BALLADUR

LA GRANDE MOTTE

RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS SUR
PROJETVILLEPORT.FR

LECLERCO ASSOCIÉS

CLEAR CHANNEL

Sur inscription
LAERANDEMOTTE.FR
ou en mairie
ATTENTION PLACES LIMITÉES !



LA CONCERTATION, FIL ROUGE DU PLAN GUIDE

*Inscription du projet dans un processus
itératif*

La concertation a nourri nos réflexions sur le projet, elle a alimenté le plan guide et interrogé toutes les thématiques pour nous permettre de construire un plan guide partagé.

UN PROCESSUS ITÉRATIF

La construction du projet Ville-port s'inscrit dans une démarche de concertation qui va initier, améliorer et nous aider à stabiliser le plan guide.

Afin de partager le projet et de recueillir des propositions concrètes de la part des habitants et des acteurs sociaux et économiques du territoire, une large concertation a été organisée pendant près de 5 mois. Cette consultation des habitants est de deux ordres, à la fois des rencontres avec les habitants sur le format de l'échange sur une thématique le temps d'une soirée, mais aussi des réunions, dites réunions « contributeurs » en comité plus restreint. Ces contributeurs sont identifiés en fonction des thématiques et apportent leur expertise en tant que représentants de structures publiques, économiques ou associatives (ville, services, associations, entreprises, futurs occupants, utilisateurs, etc...).

Les échanges que nous avons pu avoir avec les différentes parties prenantes lors des réunions contributeurs ont permis d'alimenter le projet, de confirmer certaines de nos intuitions et de faire émerger de nouvelles propositions.

Pour informer en amont et enrichir les échanges publics nous les avons préparés avec des documents pédagogiques : un carnet de la concertation, qui détaille les objectifs et les modalités des rencontres, des fiches pédagogiques et des questionnaires par thématiques abordées, pour initier les réflexions. Ainsi chaque participant a pu venir aux échanges avertis de la thématique et de l'avancement du projet. La concertation a permis de mieux comprendre le ressenti des grands-mottois, leurs craintes et de bénéficier de leur expertise d'usage. Les échanges ont aussi permis d'expliquer aux habitants en quoi certaines propositions ne pourraient pas être retenues pour des raisons techniques, urbaines ou encore financières.

Chacun de ces rendez-vous a encouragé l'équipe dans ses réflexions, interrogé les dispositions imaginées. Le plan guide s'est nourri de ces échanges dont le bilan a été l'objet d'une restitution au public le soir du 8 avril 2019.

LA BALLADE de plage à plage... CARNET DE LA CONCERTATION

les habitants et usagers. Argument de référence sur le territoire.

Stratégie d'aménagement : Nos 11 axes ont nourri des débats et ont permis de définir un projet à l'objectif de : (PRADO...) (et opérationnelle)

ÉCHANGES : Échanges avec le population, les partenaires et les architectes

PHASE OPÉRATIONNELLE : (1) Phase opérationnelle. Réviser que fait le maître de place les actions nécessaires à la concrétisation du projet.

POURQUOI CONCERTER ?

- **POUR NOURRIR** le projet par le débat en croisant les points de vues.
- **POUR AJOUTER** à l'expertise technique et politique, l'expertise des usages.
- **POUR AMÉLIORER** la qualité des décisions en associant toutes les parties prenantes.
- **POUR PERMETTRE** à chacun de s'approprier le projet et de s'y projeter.

Extrait du carnet de la concertation en libre service depuis le mois d'octobre.

#02 LE STATIONNEMENT

- Projet ville/port : 400 nouveaux anneaux / 500 logements
- Réorganisation de l'offre de stationnement
- Réversibilité : fonctionnement Été / Hiver

Adapter l'offre de stationnement aux besoins réels

Faciliter le stationnement pour tous les usagers ...

en été : En tant que ville balnéaire, la Grande-Motte accueille une population plus importante (résidents, touristes...).

Sur le port on privilégie le stationnement piétonnier ainsi que le stationnement réglementé pour les commerçants (parkings motorisés).

en hiver : En centre-ville l'offre publique est renforcée. Elle garantit un stationnement simple depuis la D62 et un accès sécurisé et confortable au centre-ville grâce aux continuités piétonnières.

En hiver, la demande touristique est plus faible. Les stationnements situés sur les quais peuvent être ouverts à tous les publics.

LES VOIES

et améliorer leur

POUR NOURRIR LE DÉBAT

- 1 - Quel marquage au sol pour limiter l'impact visuel et s'inscrire dans l'identité de la ville?
- 2 - Comment trouver sa place facilement par une signalétique adaptée, une application...?
- 3 - Dans quelle mesure le règlementation des places de stationnement pourrait-elle être respectée et comment prévenir les incivilités ?

POUR NOURRIR LE DÉBAT

- 1 - Comment contribuer à réduire les nuisances sonores en ville?
- 2 - Limiter la vitesse aux abords du port?

POUR NOURRIR LE DÉBAT

- 1 - Quelles essences d'arbres sont à privilégier ?
- 2 - Quel traitement pour les pieds d'arbre ?
- 3 - Intégration de massifs végétalisés dans la composition paysagère ?

Exemples de fiches pédagogiques

LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Le projet est développé selon trois axes :

- les espaces publics, usages et usagers
- l'extension du port et la Halle Nautique, l'activité économique au cœur de la ville
- une nouvelle offre de logement, la qualité d'habiter, garantir plus de résidents à l'année, une architecture soucieuse de son environnement.

Ces axes de travail ont guidé l'organisation de la concertation et du plan guide.

Nous avons travaillé et appréhendé le projet dans cet ordre en organisant :

- une dizaine de journées contributeurs en présence des services municipaux concernés, des entreprises du nautisme, des acteurs économiques, les organisateurs d'événement, le port, les plaisanciers, des promoteurs, des bailleurs, des syndicats, des acteurs commerciaux, ...
- trois échanges publics à intervalles réguliers, organisés en séances d'1h30 ouvertes à tous sur inscription pour faciliter la communication avant et après les rendez-vous.

LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

DU CONCOURS AU PLAN GUIDE

Dès le lancement de la concertation, les règles du jeu sont fixées. Il ne s'agit pas de débattre des dispositions déjà prises telles que l'extension du port, la création de la Ball*ade, la restructuration de la presqu'île Baumel et la programmation de logements collectifs, mais de travailler sur la transcription des usages, les qualités à la fois pratiques et intrinsèques des aménagements proposés. Les sujets mis en discussion pour recueillir propositions et avis des utilisateurs finaux ont été :

- la programmation des espaces publics
- le réaménagement des quais et leur végétalisation
- l'amélioration des déplacements piétons et cycles
- la gestion du stationnement
- l'organisation des activités nautiques
- la valorisation du secteur Colline

L'objectif premier était d'échanger autour de ces sujets, de faire émerger des pratiques qui vont modifier et interroger le plan, de comprendre les besoins et d'y répondre au mieux.

Ensuite il nous a fallu traduire, analyser et proposer.

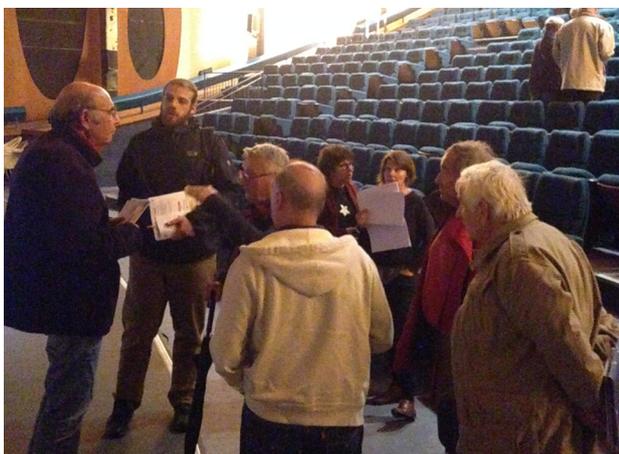
Le plan guide est la première étape qui permet de stabiliser les études sur des orientations fortes pour engager ensuite les phases opérationnelles qui donneront lieu elles aussi à de nouveaux échanges.



- ① La balade de plage à plage (1,5km), végétation amplifiée
- ② La presqu'île Baumel, pôle d'excellence autour de l'activité nautique
- ③ Extension du port
- ④ La diagonale, un nouvel espace public qui prolonge la trame verte



- ① Imaginer la balade et les places publiques
- ② Penser les mobilités de demain
- ③ Fabriquer ensemble le port de demain
- ④ Elaborer un cahier des charges citoyen



Photos de la concertation au Palais des Congrès
Le temps de la présentation par l'équipe de maîtrise
d'oeuvre et ensuite le temps de l'échange avec la salle.

Il ne s'agit pas ici de revenir sur toutes ces contributions qui font par ailleurs l'objet du bilan de concertation mais plutôt sur la manière dont nous avons traduit des orientations et ce que nous retenons de l'apport des journées des contributeurs et des échanges publics au niveau du projet urbain.

Chaque échange public était organisé avec en première partie une présentation du thème par l'équipe suivi d'une heure d'échange avec la salle.

Sur chacun des trois rendez-vous une quatrième thématique a été mise en avant par les habitants : celles des préoccupations environnementales. Les questions liées à l'environnement, sujet très transversale dans le projet, ont été nombreuses et récurrentes. Les inquiétudes des habitants se sont surtout portées sur la dangerosité et les risques de pollutions liés aux entreprises du nautisme, mais aussi sur la pertinence de la construction de logements neufs à proximité de la mer. Pour les entreprises du nautisme, demain le projet doit leur offrir un bâtiment aux dernières normes à la fois vis-à-vis des risques de pollution mais aussi vis-à-vis des nuisances pour le voisinage immédiat. Par rapport à la situation actuelle, les dispositions qui seront prises vont dans le sens d'une réelle amélioration garantie par les différents cadres réglementaires. Par ailleurs ces entreprises ne sont pas à classer dans la catégorie des industries lourdes ou dangereuse, il s'agit en réalité de fabrication de bateaux artisanale. Pour ce qui est des logements, la Colline se trouvera dans une zone déjà urbanisée et respectera les prescriptions réglementaires liées au PPRI. C'est aussi de nouvelles surfaces perméables là où aujourd'hui il n'y a que des surfaces imperméables. Pour toutes ces questions l'équipe de maîtrise d'oeuvre a affiné ses réponses et tenté d'apporter la meilleure information au fur et à mesure des réunions.

LES ESPACES PUBLICS

- le stationnement : comment adapter l'offre aux besoins réels ?
- les mobilités : une place pour chaque type de mobilité ?
- les places : quelles qualités pour les espaces publics de la Ball*ade ?
- le mobilier : quel mobilier pour ces nouveaux espaces publics ?



Comment adapter l'offre de stationnement aux besoins réels?

Sur cet échange, le sujet le plus interrogé a été celui du stationnement. Le stationnement est toujours un sujet de cristallisation dans tous les projets urbains et peu importe l'échelle d'intervention. Le projet Ville-port va créer un bouleversement des habitudes ancrées de longue date dans une ville imaginée à l'époque du «tout automobile».

L'équipe a du tenir compte des ces craintes en élargissant encore un peu plus son champ de réflexion au-delà du périmètre du projet pour accompagner la ville et peut-être imaginer le test des orientations proposées, des vérifications avant la mise en œuvre «réelle» du plan guide.

LE PORT ET LA HALLE NAUTIQUE

- comment organiser l'extension du port ?
- comment créer une Ball*ade capable d'accueillir les grands événements ?
- quelle place pour les activités nautiques en ville ?
- un nouveau format pour la zone technique ?
- quelle organisation de la presqu'île pour répondre aux besoins de chacun ?
- un nouveau format pour les activités sportives et de loisir ?
- quel phasage pour les travaux ?



Un nouveau format pour la zone technique?

C'est la hauteur de la halle, son impact sur la paysage, mais aussi les questions liées à la réglementation d'un tel bâtiment au cœur du port et les sujets environnementaux liés qui ont suscité le plus d'interrogations et d'oppositions.

Les études de la halle devront démarrer avec ce postulat : comment optimiser les hauteurs, mieux connaître les pratiques des entreprises pour imaginer le bâtiment le moins impactant, tout en étant efficient et riche de son architecture.

LA COLLINE

- pourquoi construire de nouveaux logements ?
- comment poursuivre la ville-parc ?
- comment prolonger la skyline de la Grande Motte?
- Quel impacts visuels d'une préfiguration possible ?



Comment prolonger la skyline de la Grande Motte?

Le principal sujet d'inquiétude lors de cet échange a été la hauteur de la Colline, quel rapport s'installe avec la Grande Pyramide, quelle transformation des vues et du paysage.

La Colline est à ce stade une vérification de la programmation possible. L'équipe a imaginé une «voûte capable» dont le point culminant a été abaissé par rapport au concours.

Les règles du jeu des futures constructions restent à imaginer. Les objectifs bioclimatiques en sont la pierre angulaire. Un cahier des charges doit être élaboré ainsi que des fiches de lot pour encadrer le travail des architectes qui dessineront les futurs bâtiments.

Une vigilance constante sera portée par l'équipe pour assurer à la fois la cohérence, le respect des objectifs et des intentions pour un projet d'ensemble dans la continuité et en harmonie avec la ville existante, «Patrimoine du XXe siècle».

Chacun de ces axes de réflexion, chacune de ces problématiques avaient été préparées avec les contributeurs identifiés. Le public a pu s'approprier chacune des questions/réponses apportées par l'équipe et les interroger pour les mettre en doute ou les conforter. Les avis donnés qu'ils soient positifs, exprimant des craintes, encourageants ou s'opposant ont été synthétisés dans les comptes-rendus faits sur chacun des rendez-vous. D'autres outils d'expression étaient également disponibles, des questionnaires par thématiques (distribués aux inscrits et avant les séances), mais également, une plateforme internet d'échange. Ils ont permis à l'équipe de

mieux comprendre les pratiques des grands-mottois au quotidien et leurs inquiétudes vis-à-vis du projet. Au cours de ces échanges plusieurs idées ont émergé et ont fait évoluer le plan masse notamment sur les implantations portuaires, les aménagements d'espaces publics et sur le point le plus haut du volume capable imaginé. Pour chacune des 3 thématiques principales, les apports de la concertation sont résumés en clôture des chapitres qui leurs sont consacrés. La concertation menée sur le projet Ville-port a véritablement servi à améliorer la qualité des propositions et des orientations imaginées au concours.



Le quai Pompidou/ 1975/ Photo: Jean Pierre JOS

LA GRANDE MOTTE UNE MOBILITÉ RENOUVELÉE

Le port, un centre ville apaisé, élargi et animé

Le «tout automobile» des années 70 a créé de larges espaces peu soucieux de la place du piéton et des modes doux. Le projet Ville-port est l'occasion de redonner une place pour tous les usagers en créant une Ball*ade autour du port.

UNE VILLE ANCRÉE DANS LA MOBILITÉ DOUCE

04
/ 1

ÉTAT DES LIEUX D'UNE VILLE DES ANNÉES 70/ FIN DU «TOUT VOITURE»

DES VOIRIES SURDIMENSIONNÉES

L'aménagement actuel du réseau routier est fortement dicté par les besoins de l'automobile, besoins imaginés dans les années 70.

Les chaussées sont relativement larges et les carrefours ont des emprises conséquentes. Le quai Georges Pompidou et l'avenue R. Fages qui bordent le port en sont le parfait exemple. Ces avenues revêtent un caractère très « routier », l'emprise dédiée à la circulation automobile et au stationnement occupe la majeure partie du profil de la voirie.

Ces avenues jouent pour l'heure le rôle de réseau collecteur privilégiant l'écoulement du trafic à la qualité des espaces publics. Les conséquences de cette configuration sont multiples.

Pour les piétons, la perméabilité des cheminements est limitée et des détours sont imposés pour franchir les voies et les carrefours. De surcroît, le caractère routier de ces infrastructures génère un sentiment d'insécurité défavorable à la pratique des mobilités douces.

Le renforcement des fonctions d'habitation, de loisirs, de tourisme, les nouveaux enjeux liés aux déplacements nécessitent de repenser cette configuration afin de réduire les nuisances du trafic automobile et d'offrir un cadre plus adapté à la vocation souhaitée du site.

Un meilleur partage des voiries est en mesure d'améliorer l'accessibilité et le confort de chacun, tout en préservant les besoins de transports lourds liés à l'activité portuaire.



Des carrefours avec des emprises importantes

Des charges de trafic modestes qui ne justifient pas les emprises de chaussées existantes



Un réseau surdimensionné

DES MODES DOUX PEU FAVORISÉS

L'aménagement des voiries favorise la voiture (voirie large et offre en stationnement pléthorique). Pour la mobilité douce, les aménagements sont relativement limités et s'inscrivent de toute façon dans un environnement où la voiture reste omniprésente.

Les relevés effectués montrent cependant que malgré cet environnement peu favorable, un nombre élevé de piétons et de cyclistes sont amenés à fréquenter le site. Ainsi sur une journée d'été, le trafic cycliste est estimé à environ 2000 vélos/jour.

Il y a donc une inadéquation évidente des aménagements existants, qui se résument à des bandes cyclables discontinues entre les voies de circulation et les véhicules stationnés.

La fréquentation malgré tout élevée avec des aménagements aussi peu attrayants montre l'importance de la demande cycliste, et milite pour la réalisation de voies cyclables véritablement en site propre et autant que possible à l'écart des nuisances du trafic.

Le nombre de piétons traversant les voies est également très important. A certaines périodes, le trafic piéton relevé s'avère plus important que le trafic routier, et ce malgré des espaces piétons aujourd'hui peu généreux et situés dans un environnement largement stationné.

Une restitution des quais au piéton est essentielle au développement de la vie sociale, économique et touristique du site. Et elle bénéficierait véritablement à tous, puisque chacun devient piéton à un moment de son déplacement.

1 VÉLO TOUTES LES 20 SECONDES



UN NOMBRE DE TRAVERSÉES SUPÉRIEUR AU TRAFIC VOITURE



Des aménagements inadaptés aux modes doux
sources: étude de comptages réalisés en aout 2018



UN STATIONNEMENT NON OPTIMISÉ

La zone portuaire offre actuellement un nombre élevé de places de stationnement, soit 1250 places, qui mobilisent et stérilisent des surfaces très importantes, en défaveur de la qualité des espaces publics du site. De plus, la gestion de ce stationnement s'avère peu optimale, l'offre étant en partie détournée de son usage souhaité et pas toujours adaptée aux besoins. Sur le stationnement public, on constate ainsi qu'environ 300 places restent inoccupées en permanence, y compris en haute saison pendant les horaires de forte affluence, et ce principalement sur les quais où l'offre est payante. L'enquête d'occupation de stationnement a montré également un nombre de places important, 220 d'entre elles, occupées plus de 2 heures et jusqu'à 4 heures pour 20% en moyenne sur l'ensemble du port. Ce stationnement dit «ventouse» doit être reporté en périphérie du centre-ville. Le stationnement en centre-ville doit rester fluide, avec une rotation suffisante pour permettre l'accessibilité de tous aux commerces notamment. Au niveau du stationnement des plaisanciers, la gestion actuelle peu contraignante favorise un stationnement prolongé, parfois de plusieurs jours. Alors que l'été ce stationnement est saturé, l'hiver il est peu utilisé. Le stationnement occupe une très grande emprise sur les quais : le quai Tabarly environ 6 900 m² et le quai Fages environ 2 600 m².

Le centre-ville est également saturé. La réglementation tarifée est globalement respectée, mais elle est peu dissuasive : tarif bas et période de gratuité. L'extension planifiée du port entraînera une certaine augmentation des besoins de stationnement, à laquelle il s'agira de répondre de manière plus adéquate. Un stationnement optimisé et plus rationalisé spatialement doit permettre de maintenir l'offre actuelle de 1 place pour 3 anneaux, mais aussi offrir des places réglementées à destination des usagers des commerces. L'utilisation actuelle préférentielle des parkings gratuits plus éloignés, confirme la disposition des automobilistes à accepter une solution de stationnement quelque peu distante de la destination finale et proposée à des conditions avantageuses. Dès lors la sur-offre constatée au niveau des places payantes aménagées sur les quais permet d'envisager une réduction de l'emprise du stationnement public dans cet espace stratégique. Un accès des plaisanciers au quai avant tout pour l'acheminement de matériel et pour de brèves durées, complété par une solution de stationnement plus périphérique pour les longues durées, permet aussi d'imaginer une réduction conséquente de l'emprise du stationnement sur les quais, et ce même avec la forte augmentation prévue de la capacité portuaire. Cette diminution de l'emprise des espaces stationnés apparaît comme une condition essentielle pour revitaliser la vie sociale, économique et touristique de la future zone portuaire.



Le stationnement état actuel : localisation, affectations, tarification et comptage

AU DELÀ DU PROJET VILLE-PORT

04
/ 2

LES ENJEUX DE LA MÉTAMORPHOSE

UN CENTRE-VILLE APAISÉ

La mobilité du XXe siècle, de type « mono modale » avec plus de 80% d'usagers des transports utilisant une voiture individuelle, est le reflet d'une société entièrement tournée vers l'individu, à un moment où les classes moyennes ont bénéficié à la fois d'une hausse considérable de leur pouvoir d'achat et des congés payés, leur permettant de s'évader au volant d'un véhicule motorisé individuel.

Pourtant, cette mobilité prouve chaque jour ses limites : pollution, bruit, insécurité, encombrement de l'espace public, embouteillages. La mobilité du XXIe siècle, doit être celle du collectif, la fin du règne de la voiture individuelle, elle doit faire face aux enjeux climatiques et se mettre au service du développement durable en réduisant le coût kilométrique / voyageur.

Le projet Ville-port s'inscrit dans ce contexte où la mobilité devient un bien commun accompagné d'une mise en réseau connectée qui permettra à tous de bénéficier d'une offre adaptée tout en limitant les impacts spatiales et écologiques. Le projet Ville-port aura pour objectif d'offrir à tous les usagers une place sur l'espace public. Comme décrit précédemment les aménagements viaires actuels sont surdimensionnés au regard du trafic relevé (études de comptage août 2018) et ne correspondent pas aux attentes d'une ville qui doit se tourner vers les mobilités douces, vers toujours plus de qualité de vie au quotidien.

Pour installer un centre-ville apaisé, le projet développe les 4 axes suivants :



- le rétrécissement des voiries et des carrefours moins routiers



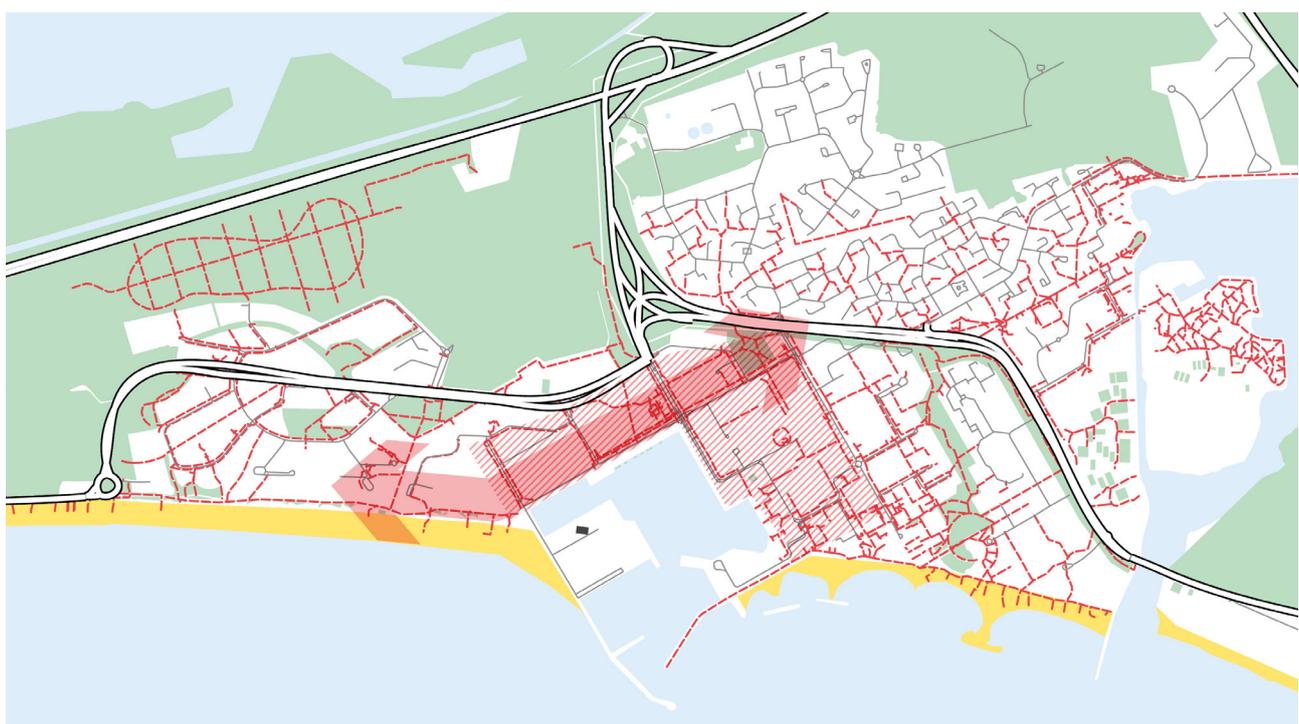
- le réaménagement des stationnements



- une stratégie de gestion du stationnement à l'échelle de la ville



- des aménagements adaptés aux mobilités douces



Le port un centre-ville apaisé

UN AMÉNAGEMENT VIAIRE ADAPTÉ AUX BESOINS

J. Ballardur a dit lui-même ; « *J'estimais que mon devoir était de bien loger des hommes, des femmes et des enfants plutôt que des voitures* ». Le projet est l'opportunité de renouer avec les ambitions d'origine, de remettre le trafic routier au second plan, permettre une meilleure cohabitation et faire du secteur du port une extension du centre-ville apaisé.

Pour cela l'ensemble des quais sera modéré, avec un régime de vitesse proposé de 30 km/h. La limitation de la vitesse sera accompagnée du rétrécissement des voies R. Fages et G. Pompidou de 12m à 6m60, soit une voie par sens.

De même que la sur-largeur actuelle incite à l'accélération, plus de vitesse source de nuisances (sonores et pollution) et d'accidents, une largeur de voie plus mesurée et des traversées piétonnes larges, régulières et surélevées obligent à une vitesse plus réduite.

Dans le prolongement des ces avenues, la géométrie des carrefours est mise en cohérence.

Ainsi, le carrefour d'entrée de ville au croisement de l'avenue de Montpellier est redimensionné.

Des voies de préélection sont maintenues sur les avenues de Montpellier et Jean Béné.

Les avenues R. Fages et Pompidou sont prolongées à une voie par sens.

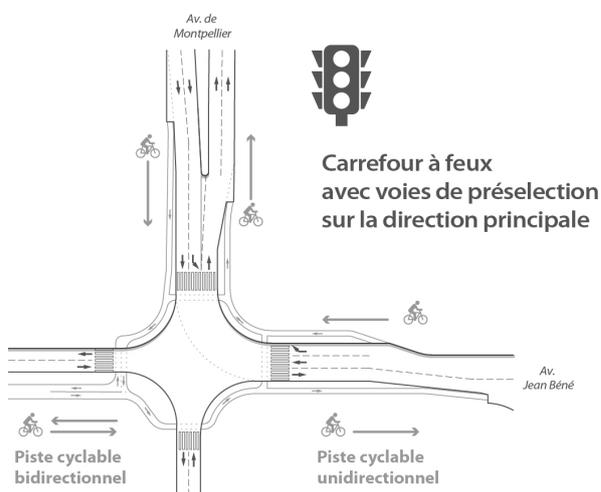
Les traversées piétonnes plus courtes et la suppression de certaines voies de préélection permettent de réduire les phases de feux pour plus de fluidité.

Par ailleurs, l'incitation à limiter la voiture dans

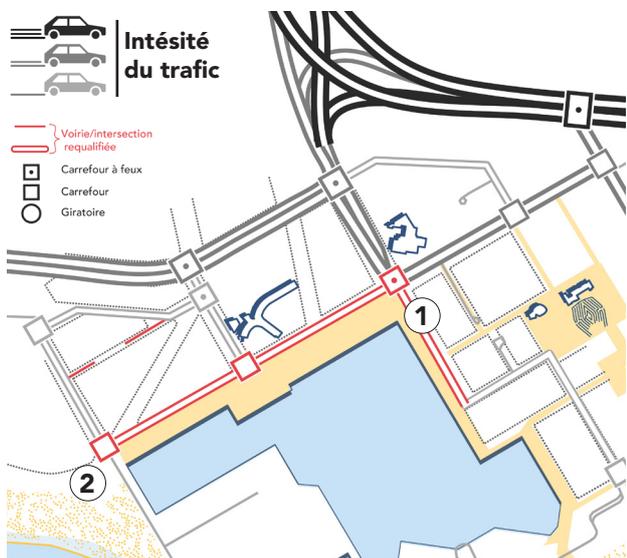
le centre-ville et aux abords du port devrait mécaniquement réduire le trafic.

Au bout de l'avenue R. Fages, le giratoire est supprimé au profit d'un large plateau piéton qui favorise les traversées vers et depuis la plage, en lien à niveau avec le nouveau quai et la Diagonale de la Mer au cœur du nouveau quartier.

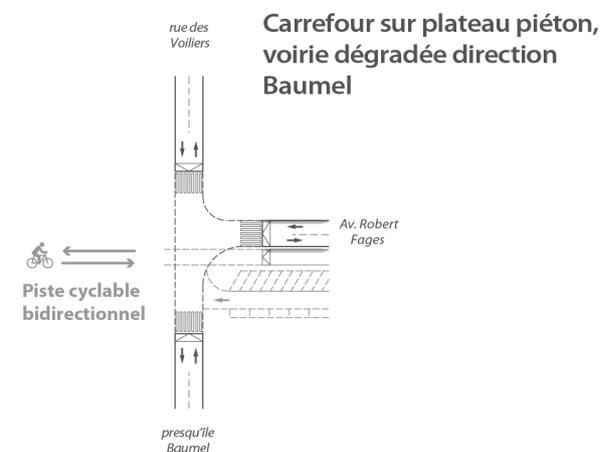
Le dimensionnement des voies et du plateau permet le passage des poids lourds comme des convois exceptionnels.



① Une entrée de ville apaisée, moins routière, place faite aux modes doux



Voies et carrefours reconfigurés



② Vers la plage, un grand plateau piéton

UNE MOBILITÉ DOUCE RÉVÉLÉE ET SÉCURISÉE

Déjà très présentes, mais peu accompagnées, les mobilités douces, piétons et cycles, sont au cœur des enjeux du réaménagement des espaces publics du port. La réduction des voies de circulation décrite précédemment permet de ménager une piste cyclable double sens confortable et sécurisée de 4m de large sur l'avenue R. Fages. Le passage du carrefour d'entrée de ville est organisé en ménageant des insertions protégées sur les voies existantes. Les avenues de Montpellier et J. Béné sont reprises sur leur amorce pour se raccorder harmonieusement sur le carrefour reconfiguré. L'introduction de pistes cyclables sur ces avenues incite à poursuivre des aménagements au-delà du périmètre du projet Ville-port.

Côté plage du Couchant, cette nouvelle piste cyclable s'inscrit dans la continuité des aménagements de la promenade des plages. Elle devient un axe fort sur le parcours Eurovelo 8, parcours très emprunté, qui s'étend de la Grèce à l'Espagne en traversant onze pays dont la France et son littoral Méditerranéen. Sur le littoral entre le Grau-du-Roi et Sète, la fréquentation varie entre 160 et 220 000 passages par an, une fréquentation majoritairement touristique. Cette visibilité renforcée aura un impact positif sur la ville et la Ball*ade.

La circulation des vélos est facilitée, à la fois protégée et balisée. Le long de ces nouveaux parcours cycles confortés, un stockage, du stationnement dédié devront être associés, le long de la Ball*ade, et à l'échelle de la ville.

Cette mobilité douce c'est aussi celle des piétons, un travail sur les continuités de parcours, des nouvelles transitions et la mise en valeur des cheminements piétons existants de la pinède vers le port. La création d'un nouvel axe vert, la Diagonale de la Mer, inscrit le projet dans la continuité des intentions urbaines originales. Côté quai haut, sur le quai G. Pompidou comme sur la future Colline, des rampes et des emmarchements facilitent les échanges. Enfin des plateaux piétons larges marquent les traversées, identifiables et sécurisées.



Intégration du stockage vélo box VS arceaux



Le projet Ville-port contribue à l'apaisement de la ville



Une mobilité douce attractive et sécurisée

La problématique des accompagnements des usagers des vélos et notamment le stationnement est un sujet qui va au-delà du projet Ville-Port. Le patrimoine bâti existant n'offre pas de locaux dédiés sécurisés ; la demande de tel locaux va pourtant aller en augmentant avec l'offre grandissante de parcours cyclables adaptés et sécurisés. Une réflexion partenariale entre la ville et les copropriétés privées doit être initiée pour partager à la fois le nombre et la forme de ce stockage vélos. On peut imaginer des modules de box implantés soit sur l'espace public soit sur l'espace privé suivant les surfaces disponibles. La cohérence de ces aménagements permettrait d'avoir une gestion intelligente de cette offre aux habitants (durée variable du stockage suivant les configurations, tarification différenciée été/hiver, etc...) et la possibilité d'y associer des services, à minima des stations de gonflage.

LA STRATÉGIE DE DEPLOIEMENT ET DE GESTION DU STATIONNEMENT

UNE RE-CONFIGURATION DE L'OFFRE

Améliorer le service et faciliter l'accessibilité au port : la stratégie de stationnement sur le port se doit d'être ambitieuse, car c'est un levier majeur du renouvellement de l'image de la ville.

Le projet va impliquer des changements importants par rapport au fonctionnement actuel, mais plusieurs saisons permettront de tester les dispositions imaginées avant la mise en œuvre du projet. De nouvelles habitudes seront initiées.

Le dessin des voiries de la Grande Motte est marqué par une hiérarchie importante des types de mobilité et la séparation des flux. Pourtant, le quai Georges Pompidou et l'avenue R.Fages sont aussi le lieu de rencontre entre le centre-ville commerçant et piéton et le port de plaisance. La rénovation du port est l'occasion de repenser le partage de l'espace public de sorte que la circulation routière n'inhibe pas le développement d'autres usages nécessaires à l'attractivité d'une ville balnéaire contemporaine.

L'extension du port va entraîner une augmentation des besoins. Afin d'y répondre dans un espace urbain déjà saturé, il s'agit de définir une nouvelle répartition en adéquation avec les besoins existants

et futurs des usagers. Les graphiques ci-dessous présentent les états existants et futurs des deux périmètres considérés : un périmètre port-centre ville et un périmètre à 5'' à pieds.

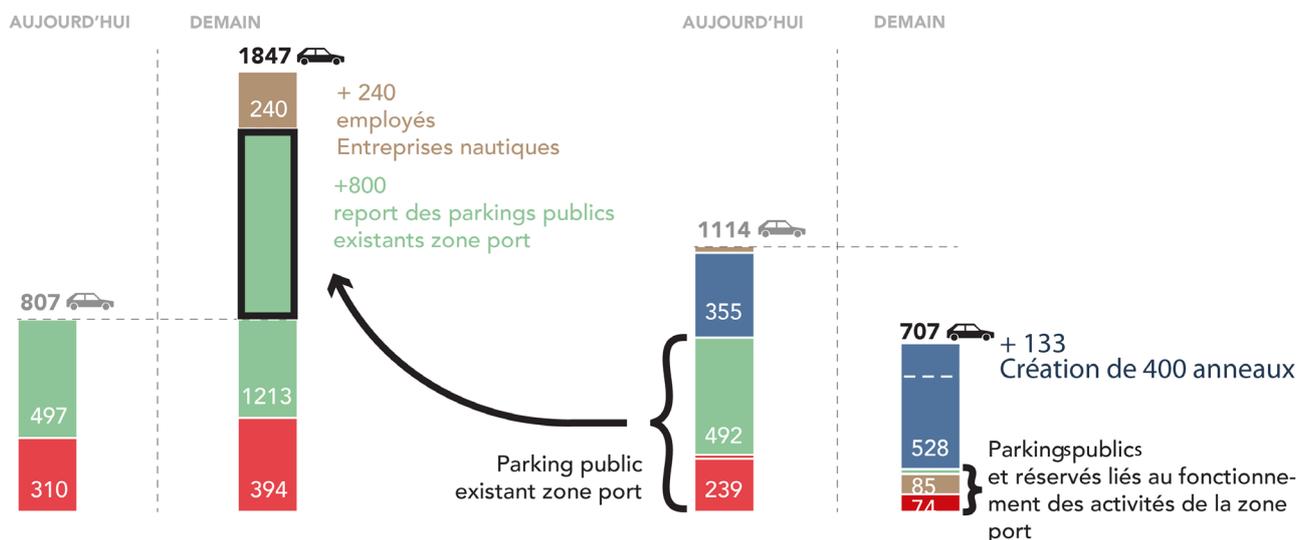
Le projet prévoit le report d'une part importante du stationnement à proximité du port sur la zone à 5'', notamment grâce au futur parking d'entrée de ville à l'étude.

Sur le secteur port-centre ville, l'offre imaginée correspond aux besoins des plaisanciers avec une place pour 3 anneaux, soit 528 places auxquelles s'ajoutent des stationnements réglementés destinés:

- aux clients des commerces
- aux visiteurs réservé au fonctionnement de la halle nautique
- aux clients de la résidence Côte Mer.

Pour les plaisanciers du quai Pompidou, une aire de dépose minute, dont le fonctionnement est à définir, permet le déchargement à proximité des pontons. Les places réservées sont organisées sur le quai Tabarly plus large.

Au total, sur l'ensemble du périmètre de réflexion le nombre de places de stationnement est porté à 2500.



ZONE 5''
1847
PLACES

ZONE PORT
707
PLACES

100%
DES BESOINS PLAISANCIERS
SUR LE PORT

+ PLACES REGLEMENTEES COMMERCES



Le stationnement état projet : localisation, affectations, tarification et comptage

La gestion proposée du stationnement est une tarification très différenciée sur le centre-ville et le port avec une durée limitée, et des parkings gratuits ou très peu tarifés dans la zone à 5 minutes à pied et au-delà. Pour le bon fonctionnement du projet ville-port et plus largement le centre-ville apaisé, il est nécessaire que l'offre de stationnement soit très calibrée dans ce périmètre élargi. Cette réflexion globale doit être menée avec la ville et la police municipale pour être la plus cohérente. Plusieurs saisons avant la mise en œuvre effective du projet ville-port permettront de tester les solutions tarifaires imaginées et initier de nouvelles habitudes chez les automobilistes.

Notre proposition de réversibilité des stationnements plaisanciers doit également faire l'objet d'échanges plus fins entre la ville et le port pour traiter notamment du fonctionnement dans les saisons que l'on pourrait qualifier d'intermédiaires, avril-mai et septembre-octobre. Une jauge de 1 place pour 2 anneaux réservée aux plaisanciers pendant cette période avec un contrôle intelligent connecté pourrait être une option.



La gestion du stationnement en fonction des saisons

AU DELÀ DU PROJET VILLE-PORT UN STATIONNEMENT RAISONNÉ

Pour organiser le report de stationnement décrit plus haut, le projet Ville-port accompagne les services de la ville pour développer l'offre en entrée de ville imaginée sur l'ancien terrain de camping d'une emprise foncière de 34 000 m² non constructible car en zone inondable suivant la réglementation PPRI. Ainsi une réserve de capacité de 800 places de parking en nappe est disponible.

La mise en valeur des cheminements existants et futurs crée un maillage renforcé qui rend d'autant plus accessible ce secteur situé à 5'' de la zone port-centre ville. Une signalétique adaptée et des offres attractives permettront de rendre efficiente cette nouvelle offre de stationnement. Ainsi le nombre de véhicules présents dans le cœur de la ville sera diminué et la congestion actuelle réduite pour le bénéfice de tous.

En contrepoint, le stationnement en zones hypercentre et port doit être régi par une réglementation plus forte, très différenciée par rapport au parking d'entrée de ville. Dans ce sens, on peut imaginer différentes offres en fonction des publics : visiteurs à la journée, saisonniers, plaisanciers en sortie longue, ou estivant ne disposant pas d'une place avec son logement.

Pour augmenter encore l'attractivité de ce futur parking, des services pourront être proposés pour améliorer le confort des usagers.

UNE NOUVELLE OFFRE ATTRACTIVE À 5' MIN À PIED.

1- Proposer un abonnement semaine attractif pour éviter le stationnement ventouse sur l'espace public une mobilité connectée en temps réels.



Une offre gratuite à destination des usagers courte durée + une offre payante à la semaine pour:



Les plaisanciers lors de longues sorties en mer



Les estivants lorsque l'hébergement ne couvre pas tous les besoins

2- Le parking en entrée de ville pourrait être accompagné par des services pour améliorer le confort des usagers et inciter aux reports.

Les services imaginables :



Des navettes pour rejoindre le centre ville



Un service de conciergerie



Intermodalité avec les modes doux



Une application en temps réel



Le port un centre-ville apaisé, faciliter et mettre en valeur les continuités piétonnes

LA STRATÉGIE DES MOBILITÉS RÉVÉLÉE

Comme exprimé précédemment, la Ball*ade met en avant les déplacements doux. Le projet va dans le sens du GIEC sur l'évolution du climat, nous devons être conscients de l'impact climatique dans la fabrication des villes de demain qui plus que jamais ont besoin d'être durables et résilientes. Parmi les piliers de durabilité, les pratiques de mobilités douces, alternatives propres aux transports carbonés, jouent un rôle prépondérant dans le design urbain des villes durables de demain.

A travers ce projet, la Grande Motte tend vers l'exemplarité. Entre les évolutions des déplacements urbains et la gestion des saisons, le projet Ville-port propose :

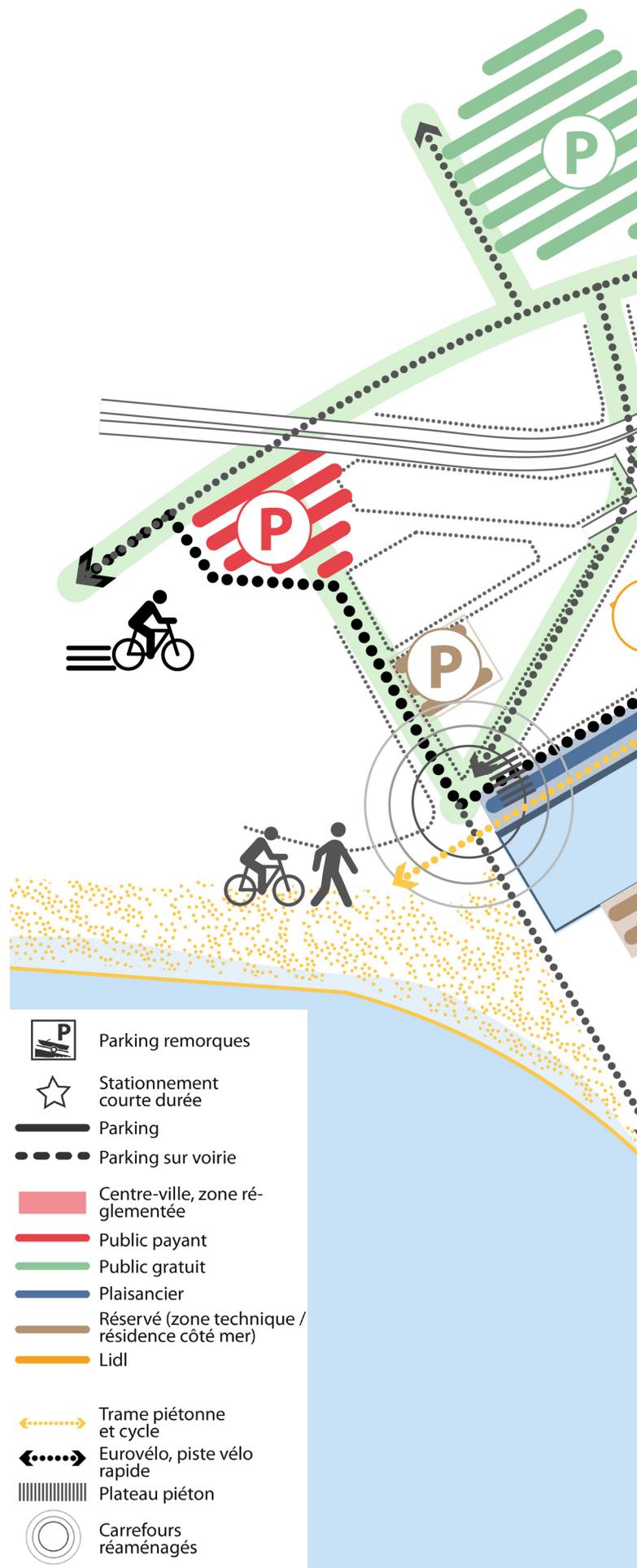
- une place pour chaque usager
- une valorisation des cheminements doux et des mobilités alternatives (vélos, trottinettes électriques, gyropode, ...)
- l'optimisation du stationnement sur les quais
- une gestion différentes du stationnement suivant les saisons

Autant de propositions qui laissent espérer que la mobilité urbaine du future sera bien une mobilité durable.

Les propositions qui sont faites dans ce chapitre sur les mobilités ont un impact positif sur le trafic actuel :

- moins d'automobilistes à la recherche d'une place dans le centre-ville étendu au port
- une presqu'île Baumel qui n'appelle pas de circulation autre que celle des plaisanciers et des clients de la résidence Côté Mer.
- des voies circulées plus sécurisée grâce à une vitesse réduite et des traversées piétonnes larges et surélevées

Suivant ces hypothèses et projections, le trafic sur l'avenue R. Fagès et le quai Pompidou sera sensiblement réduit et d'autant plus fluide tout en garantissant la place de chacun des usagers de l'espace public.







LA GRANDE MOTTE UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ

*La Balla*de, une nouvelle vitrine sur le port pour ré-enchanter la Grande Motte*

La Grande Motte de demain sera celle du partage de l'espace public, d'une plus grande qualité de vie pour tous les usagers autour du port et du centre-ville.

UN ESPACE PUBLIC RECONFIGURE

05
/ 1

UN NOUVEAU FRONT DE MER

Les espaces publics réaménagés s'organisent en trois sections sur les deux avenues que sont R. Fagès et G. Pompidou :

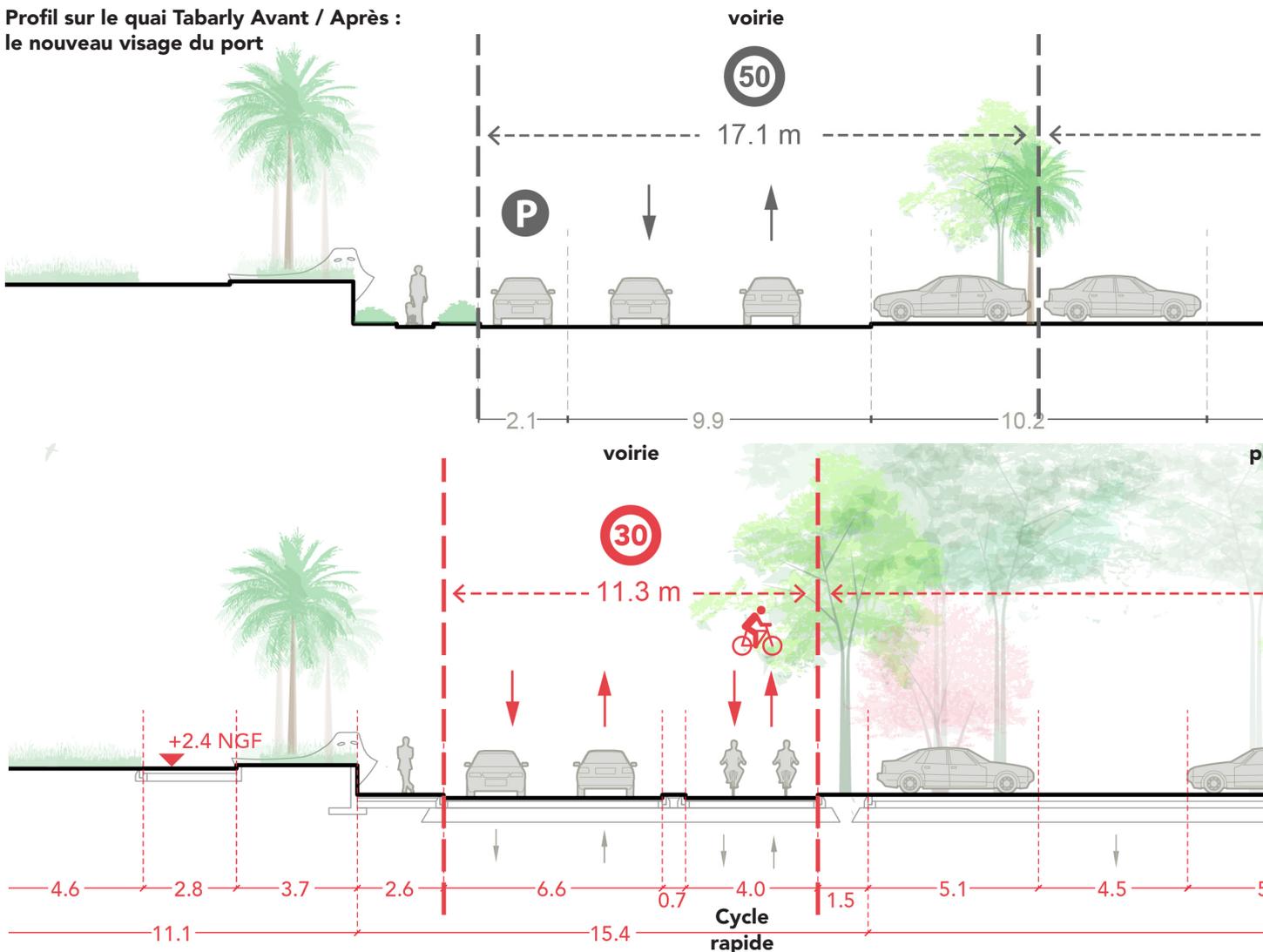
- Le quai-avenue Fagès 47 m de large
- Le quai Tabarly-avenue Fagès 73 m de large
- Le quai Pompidou 50 m de large.

Actuellement l'espace public est encombré et fortement investi par les automobilistes, la place du piéton est réduite le long du port sur une largeur de 5 m. Les quais sont des endroits de forte fréquentation surtout en période estivale, il est donc légitime d'offrir à la ville de la Grande Motte un nouvel axe mode doux aux dimensions généreuses. Le projet propose un nouvel espace structurant, ruban actif dédié aux modes doux d'une largeur variable entre 10 et 17 m. La Ball*ade sur les quais se déploie le long des bassins offrant ainsi une nouvelle vitrine sur

le port, chaque usage et usager trouvera leur place et leur vitesse.

Pour répondre aux besoins en stationnement des plaisanciers les quais Fages et Tabarly sont aménagés sur une largeur de 30 m en parkings paysagers. Le quai Pompidou étant plus étroit il disposera d'un système de dépose minute pour les plaisanciers des pontons A à F dont le stationnement est prévu côté Tabarly. Ainsi les quais le long du port deviennent un nouveau point d'attraction de la ville. L'ensemble des espaces publics sur le port est végétalisé pour offrir le confort d'été à ce nouveau lieu de destination et de promenade. Des places larges ponctueront la Ball*ade, elles sont le lieu d'agrément au plus près de l'eau, lieu d'accès à des services supportés par des kiosques que nous développerons par la suite.

Profil sur le quai Tabarly Avant / Après : le nouveau visage du port



Comme décrit plus haut la circulation automobile sera maintenue mais apaisée. Les quais Tabarly et Fages pourront accueillir des événements au fil des saisons; le quai Pompidou redécouvre le port. Ces espaces apaisés en lien avec les cheminements vers le centre-ville favorisent les perméabilités ville-port.

Le quai Tabarly : un futur quai événementiel

Aujourd'hui le Quai Tabarly est aux 2/3 consacré à l'usage de la voiture. Côté Grande Pyramides, la qualité du quai haut est remis en valeur par un trottoir dégagé, plus praticable, au niveau bas. La réorganisation et l'optimisation à la fois de la circulation et du stationnement permettent de libérer un nouvel espace public généreux au bord de l'eau sur le port. Pour mieux accueillir les événements qui rythment l'année à la Grande Motte, l'occupation d'une « bande » de parking réversible est envisagée. L'espace piéton peut être ainsi élargi à 22 m la Ball*ade se met au service des expositions et des événements grands-mottois.

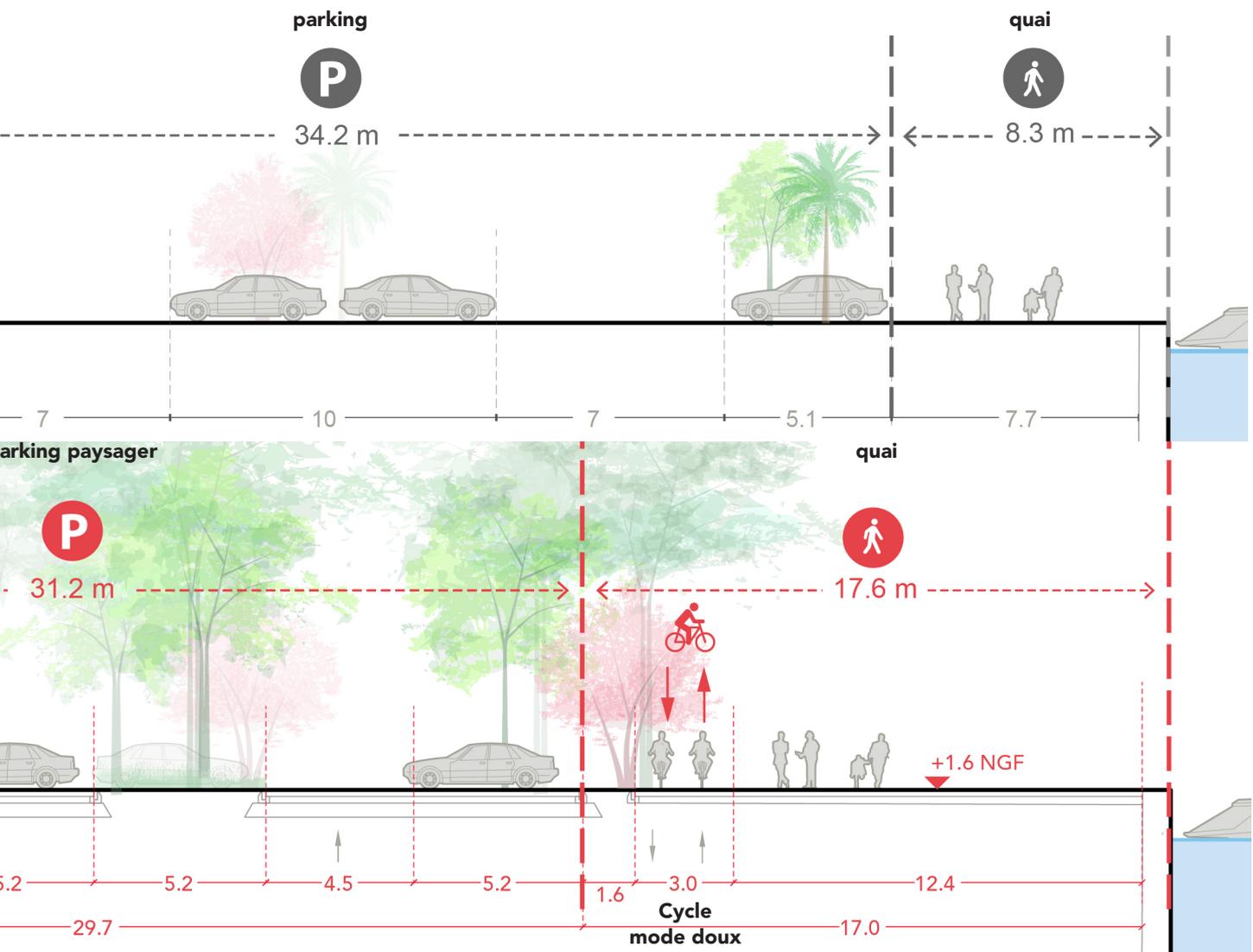
Le quai Fages : un nouveau bassin, une continuité retrouvée

Continuité urbaine, continuité portuaire, ce nouveau bassin est un prolongement naturel du port existant. La Ball*ade se poursuit sur ce nouveau quai depuis le quai Tabarly, lien entre la ville, les plages et la zone nautique. La générosité d'un espace public de 7m de large est prolongée. Côté front bâti, les dispositions du quai haut sont réemployées pour offrir aux nouveaux habitants et commerces cette même qualité urbaine et architecturale qui fait le lien entre la ville et les espaces de vie en répondant aux contraintes liées aux crues et au PPRI en vigueur.

Le quai Pompidou : des commerces qui retrouvent le port

Au croisement des quais Pompidou et Tabarly, l'espace dédié à l'automobile est recalibré pour valoriser les continuités ville-port. Les piétons et modes doux réinvestissent les quais hauts et bas. Plus larges, plus confortables, ces nouveaux espaces publics profitent aux commerces et terrasses en pied d'immeuble. Des gradins assurent la liaison entre les niveaux haut et bas en invitant les passants à la pause.

les coupes sur ces différentes situations sont présentées à la fin du document



DES RESEAUX MIS A JOUR ET CONNECTÉ

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FIBRE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SMART PORT

Pour mettre en place la Ball*ade, il est nécessaire de reprendre une partie des infrastructures existantes et d'étendre les réseaux de fibres très haut débit afin de connecter les équipements (mobilier, candélabres, points informations, bornes de réseaux...).

Après analyse du réseau existant et des échanges avec les services de la ville, nous prévoyons à ce stade d'étendre le réseau primaire sur l'avenue R. Fages entre l'allée de la Grande Pyramide et la presqu'île Baumel.

A noter un réseau propre au Port ; géré directement par le Port. Celui-ci est présent aujourd'hui tout au long des quais, il est prévu de conserver ce réseau. Il est prévu également de réaliser les infrastructures d'un réseau secondaire en parallèle au réseau d'éclairage. Celui-ci permettra de raccorder de futurs objets connectés en utilisant les candélabres comme support. Cela sera le cas pour les caméras de surveillance. A noter, que le câblage et la mise en place d'équipements comme les caméras ne sont pas chiffrés dans le cadre du projet Ville-port.

Les infrastructures de communication desserviront également les nouveaux bâtiments.

A noter, un réseau fibre géré par le port est présent tout au long des quais. Celui-ci sera conservé.

Il est prévu également d'étendre le réseau secondaire en parallèle au réseau d'éclairage. Cela permettra d'utiliser les candélabres comme support futur d'objet connecté.

Les nouveaux bâtiments seront également desservis par la fibre.

Afin de palier à un défaut de couverture du réseau GSM sur le port, il est prévu à ce stade de positionner une antenne 4G sur la partie Nord-est de la presqu'île Baumel.

Le développement de borne wi-fi n'a pas été retenu.

RÉSEAU ELECTRIQUE ET D'ÉCLAIRAGE

Le réseau électrique sera à étendre au niveau du nouvel espace Baumel avec création d'un nouveau poste transformateur. Des branchements seront créés pour desservir les nouveaux équipements sur les espaces publics. Le raccordement des immeubles de la Colline sera également à réaliser.

Lors des ateliers réalisés durant la phase plan guide avec les services techniques de la ville, la ville a informé du mauvais état général du réseau d'éclairage qui nécessite une reprise complète du génie-civil et câblage. Il est donc prévu de remplacer

la totalité du réseau d'éclairage et de l'étendre sur le périmètre du projet complet.

Le réseau d'éclairage sera posé en parallèle du réseau fibres.

THALASSOTHERMIE

La mise en place du réseau de chaleur et de froid avec utilisation des pompes à chaleur sur eau de mer en 2020 permettra d'alimenter les nouveaux logements de la Colline. A ce stade, il est difficile de savoir l'intérêt qu'il y aurait de relier également les bâtiments de la halle nautique. Ce point pourra être statué par une analyse technico-financière menée en concertation avec le délégataire en charge de la conception, réalisation et exploitation de la future thalassothermie et des besoins identifiés lors de l'étude de programmation.

Une pompe à chaleur commune pour les bâtiments de la Colline sera installée dans l'un des bâtiments. Chaque bâtiment étant équipé d'une sous-station de livraison permettant la desserte en chaud /froid de chaque logement.

La mise en place d'une pompe à chaleur commune permet d'avoir une gestion globale de la consommation énergétique et donc un principe de « solidarité énergétique » grâce à la variété des bâtiments connectés (logements, commerces).

Il relie les différents immeubles, mutualise les besoins et permet aux logements de bénéficier pour l'eau chaude sanitaire, par exemple, d'un transfert de chaleur depuis des commerces. Les bâtiments sont ainsi intégrés à la fois comme des consommateurs mais aussi comme des producteurs d'énergie : ainsi, grâce à une boucle de transfert, les bâtiments pourront échanger leurs calories en fonction de la complémentarité de leurs besoins énergétiques.

La mise en place des réseaux eau chaude et eau froide sur le domaine public jusqu'en limite de la pompe à chaleur desservant la Colline sera menée en concertation avec le délégataire ainsi que le dimensionnement et la puissance nécessaire pour la desserte des bâtiments.

RÉSEAUX HUMIDES

Les réseaux et ouvrages sont suffisamment dimensionnés pour absorber les nouveaux logements et infrastructures. Il sera à prévoir ponctuellement quelques reprises de réseaux dans le cadre du renouvellement ou de dévoiement.

Les réseaux humides d'eau potable et d'eaux usées seront étendus vers le nouvel espace Baumel et desserviront la Colline. Des branchements seront créés pour desservir notamment les nouveaux blocs sanitaires, fontaines à eau ainsi que les nouveaux pontons liés à l'extension du port.

GESTION DES DÉCHETS

Aujourd'hui, la gestion des déchets soulève de nombreuses problématiques et nous invite à réfléchir sur plusieurs thèmes comme la prévention, la sensibilisation, l'organisation des actions curatives et la mise en place d'innovations techniques.

Le changement des comportements et l'optimisation des actions vis-à-vis des déchets passent avant tout par l'uniformisation des méthodes, le partage des connaissances, une bonne communication et la valorisation économique des déchets.

La mise en place de machines de consigne aurait tout son sens sur un site comme le port de la Grande Motte. En effet, la forte affluence touristique estivale et la pratique de la plaisance génère un nombre de déchets plastiques importants. Des initiatives locales ont déjà pu faire leurs preuves et permis le recyclage de millions de bouteilles.

Une coordination étroite sera menée avec les concessionnaires et gestionnaires des réseaux.





UN QUAI POUR TOUS

Redonner la place aux modes doux

REPENSER LE LIEN VILLE-PORT

05
/ 2

LA BALL*ADE ET SON IDENTITÉ

LA BALLA*DE, UN RUBAN CONTINU POUR RÉENCHANTER LA GRANDE MOTTE

La Balla*de, est un nouvel espace public pour tous, un lieu de déambulation, de parcours pour toutes les vitesses et pratiques, d'usages sportifs ou contemplatifs.

La Ball*ade est à réinventer tout au long de l'année, un espace d'appropriation pour tous, un nouveau lieu de rendez vous, un repère dans la ville.

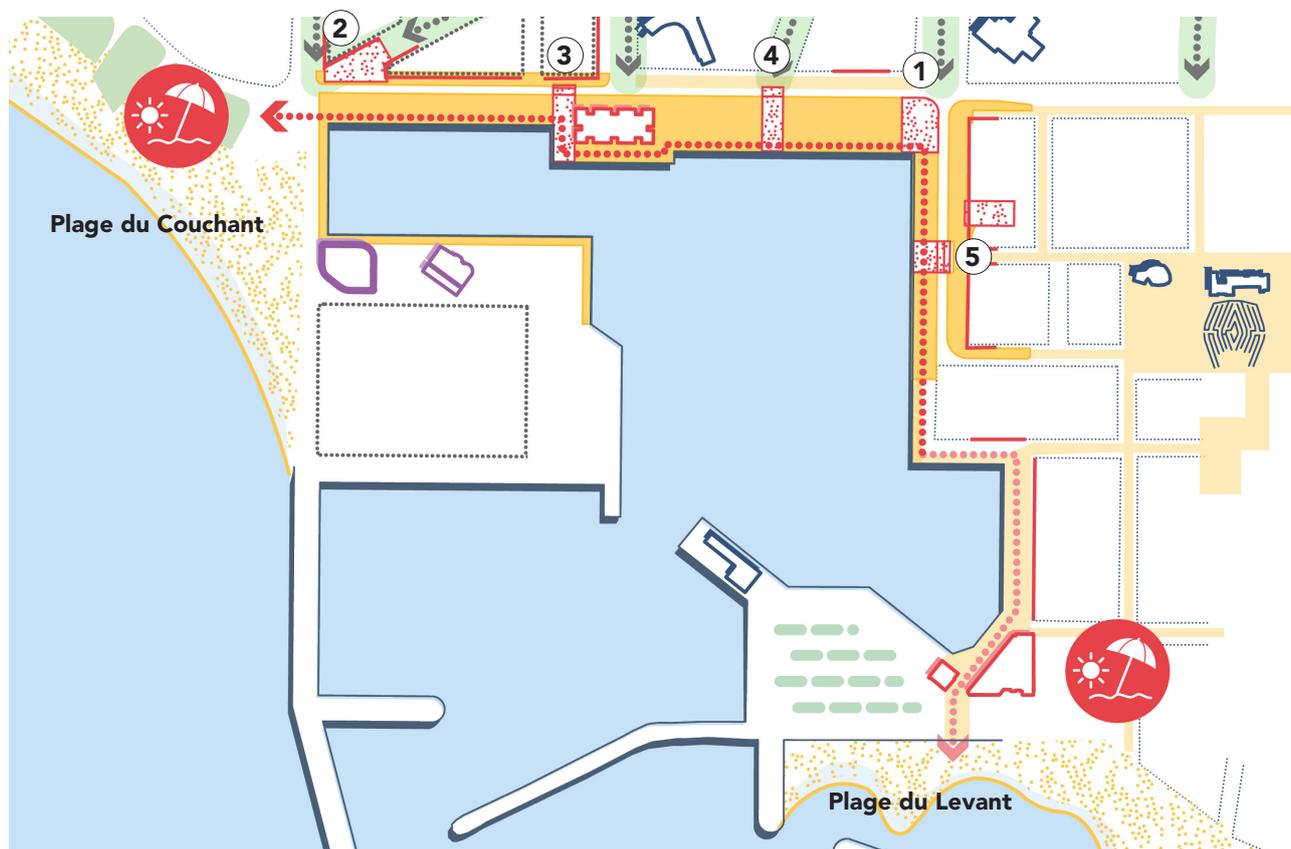
Composée d'un ruban continu de 1.5 km, libérée de tout obstacle, ponctuée par 5 places, elle offre de nouveaux points de vue sur le port et l'horizon.

La Balla*de est l'opportunité de repenser le lien ville-port, elle doit poursuivre et accueillir les cheminements déjà organisés dans la ville pour retrouver le lien à l'eau et au port.

L'identité de la Ball*ade se décline aussi dans la proposition de nouveaux usages associés à un mobilier spécifique ; il s'agit de kiosques régulièrement implantés sur les places, qui sont support de services variés.

A l'heure de la connectivité toujours plus présente, la Ball*ade doit être technologique, c'est la « Smart Ball*ade », elle doit intégrer les innovations et nouvelles technologies dans les usages quotidiens : bornes wifi, informations dynamiques et espaces interactifs. L'esprit la SMART Ball*ade est d'ouvrir le territoire grand-mottois entre terre et mer, associer et concilier usages et usagers. La connexion et la rencontre de tous les publics participent de la réussite de ce nouveau lieu pour tous.

Autres éléments identitaires, une œuvre d'art linéaire, des installations artistiques sont des opportunités d'identification, de repères des lieux ; que ce soit des expressions pérennes ou renouvelées, c'est l'occasion d'expression d'événements artistiques pour la matérialisation de ce ruban. Les possibilités sont nombreuses et évolutives. La Ball*ade a plusieurs ambitions qui seront présentées dans la suite de ce document.



La Balla*de de plage à plage

LES PLACES PUBLIQUES, UNE ANIMATION TOUTE L'ANNÉE

La Ball*ade est ponctuée de cinq places publiques, toutes sont en lien direct avec des points stratégiques de la ville ou des continuités piétonnes majeures. Elles sont le prolongement du cœur de ville vers le port. Supports d'usages quotidiens, hebdomadaires ou exceptionnels, chacune des places est un repère sur le parcours, une opportunité de halte été comme hiver. Ces places sont cinq lieux avec des usages, des dimensionnements propres à leur implantation et à leur interface avec la ville et le port.

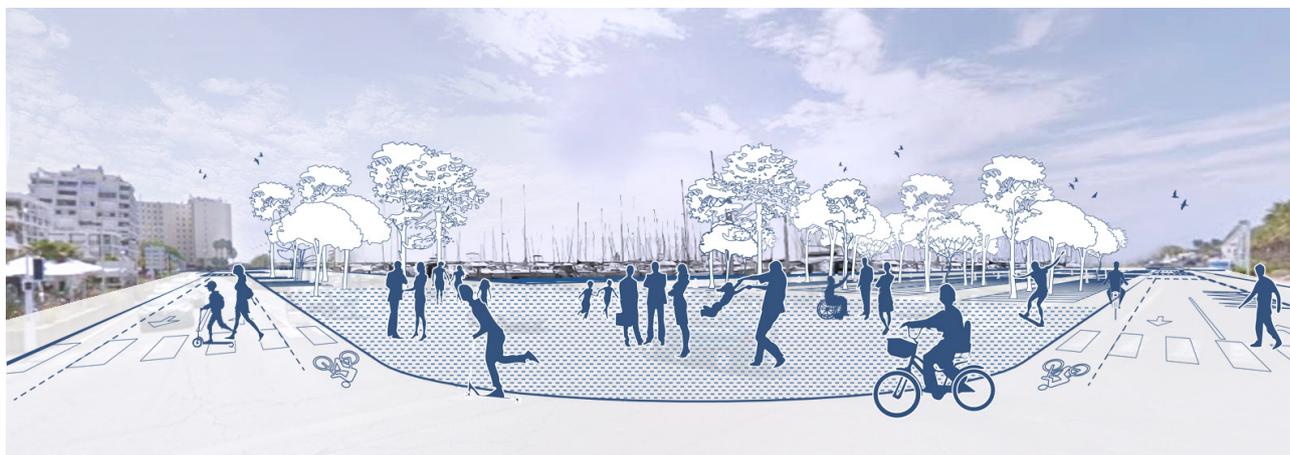
De la plage du Couchant au Levant, de la place de la Pinède à la place de l'Eau, elles s'organisent de manière transversale du quai haut au quai bas le long du port.

Elles sont des lieux de rencontre, de destination et participent aux événements existants et à venir. Chaque habitant, chaque visiteur trouvera dans ces places son usage, sa pratique, une appropriation personnelle des lieux dans la continuité des habitudes en centre-ville, vers le dessin de nouveaux liens ville-port.

① LA PLACE DES MOBILITES

Depuis Montpellier ou Maugio cette place est la première vision du port et de la ville. Elle symbolise l'entrée sur le port et son positionnement à la croisée des quais lui confère un statut particulier : nous la proposons ouverte sur la thématique de la mobilité. En entrée de ville une nouvelle vue sur le port est dégagée.

Un carrefour moins routier permet de développer un nouvel espace piéton confortable au cœur du port. Ce sera la Place des mobilités, en lien avec le futur parking d'entrée de ville et alimentée par toutes les mobilités douces : location de vélos, bornes de recharges électriques, etc. L'espace dédié à l'automobile est recalibré pour valoriser un nouvel espace piéton de qualité.



Place des mobilités
D'un carrefour routier à une entrée de ville apaisée
Une surface d'environ 1 800 m²



Place de la Pinède
D'un rond-point routier à un plateau confortable et sécurisé avec vue sur le port et les activités nautiques.
Une surface d'environ 1 600 m²

② LA PLACE DE LA PINEDE

A l'articulation de la Diagonale de la Mer et de la promenade des plages, la place de la Pinède est le point d'entrée du quartier du Couchant.

Lieu de convivialité à l'ombre des grands pins, elle accroche la Colline dans la ville existante ; elle participe à la création d'un lien avec les futurs habitants et les commerces associés dont les boutiques du nautisme implantées à proximité.



Place du Miramar
D'un espace public encombré à proximité de la zone technique à une place avec vue sur le nouveau bassin
Une surface d'environ 1 300 m²

③ LA PLACE DU MIRAMAR

Face au Miramar un nouvel espace de qualité s'ouvre sur le bassin nord. Sur l'ancien parking avec vue sur l'aire de carénage, un bassin est créé, une nouvelle terrasse sur le port offre une perspective nouvelle sur la mer côté Couchant.

Cet aménagement sera l'opportunité de réorganiser les extensions des restaurants pour désencombrer l'espace public et révéler le bâtiment original.

Cette place offre une halte sur la Ball*ade été comme hiver face aux bateaux pour profiter d'un moment agréable entre animations maritimes et commerciales.



Place des expositions
D'un axe routier à un axe apaisé, sécurisé ou l'horizon est dégagé sur le port et les bateaux
Une surface d'environ 900 m²

④ LA PLACE DES EXPOSITIONS

Située sur le quai Tabarly dans la continuité de la venelle piétonne de la Grande Pyramide, cette place a vocation à accueillir des salons, des événements pour rapprocher leurs visiteurs du centre-ville et des commerces, leurs offrir plus de visibilité, de confort.

La place est un grand plateau continu du front de mer au pied du quai haut, l'espace est libéré pour limiter les contraintes d'installation des exposants. La Grande Motte organise de nombreux festivals, salons... tout au long de l'année, cette place est une opportunité supplémentaire de mise en scène de ces événements en s'appuyant également sur les quais contigus.



Place de l'eau
D'un espace public saturé par la voiture à une cohabitation apaisée
Une surface d'environ 600 m²

⑤ LA PLACE DE L'EAU

En lien avec le passage Fenestrel, la place de l'eau est un nouvel espace ludique, ou support d'événements artistiques. Sur le quai Pompidou une cohabitation des usages apaisée s'installe, plus de sécurité et une nouvelle ouverture sur le port. Cette place est liée à la programmation de la place Janicot et sa fontaine. Il s'agit de créer une continuité sur cette thématique ludique de l'eau.





DES QUAIS SUPPORT D'ÉVÉNEMENTS

DES QUAIS MIS EN VALEUR

En programmant les espaces publics du port avec des usages au quotidien ou de l'événementiel, les quais et les places deviennent un nouveau lieu majeur d'attractions dans la ville.

La Ball*ade permet de créer, d'aménager, de rythmer les saisons des événements en fonction des thématiques. On peut imaginer une grande tente face au port, ou encore des stands sur les places... La largeur du quai en sol continu permet d'imaginer des installations diverses, cela enrichit pleinement son usage, sa fréquentation et participe à sa mise en valeur.

L'événement touristique permet de renforcer l'attractivité d'une destination et d'accroître sa notoriété. Il est également un levier puissant dans les villes fluviales ou portuaires. Grâce à la reconquête des quais où ces espaces deviennent des lieux de mise en scène, le port est à la fois décor et trame narrative. Par exemple, à Nantes dans le cadre du festival d'art contemporain Estuaire 2007, le quai des Antilles a été investi par l'artiste Buren pour y installer les « anneaux lumineux ».

Cette installation est passée du temporaire au durable. Elle donne au quai son identité et l'œuvre crée un repère dans la ville. Il existe d'autres exemples en France. La Balla*de fera figure de référence, son ambition est de ré-enchanter la Grande Motte par des quais révélés où chaque habitant, estivant ou simple promeneur s'approprie l'espace et crée un imaginaire unique.

LES SALONS ACTUELS ET LEUR DEVENIR

Pendant le plan guide nous avons rencontré les différents organisateurs des grands événements de la Grande Motte, à savoir : le salon des plages, le salon du multicoque et l'office du tourisme.

Le salon des plages qui fête ses 10 ans cette année, connaît un succès très important. Le succès toujours plus grand de ce salon génère un développement important une augmentation régulière des exposants et donc des surfaces. La configuration compacte du salon, due en partie aux contraintes de chauffage, implique une grande surface au sol de 10 000 m² et un chapiteau de 5 500 m². Cet espace de « vide » est peu compatible avec la qualité d'une ambiance urbaine confortable, végétalisée et appropriable tel qu'attendue. Aujourd'hui la croissance du salon se trouve déjà limitée par la configuration actuelle de la presqu'île Baumel ; demain ce salon devra trouver sa place dans un lieu plus adapté à ses contraintes



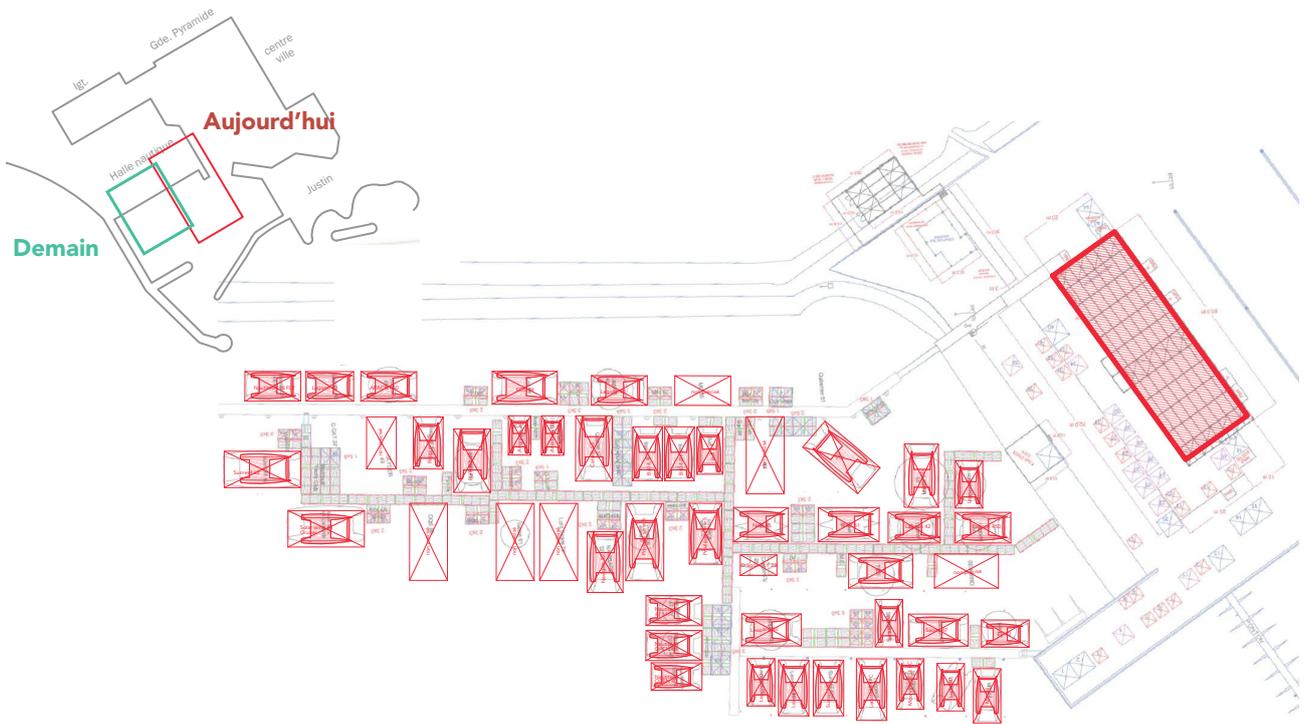
Localisation des espaces événementiels

- ① Le quai Tabarly, pouvant accueillir des événements d'environ 5 000 m²
- ② L'avant-port, pouvant accueillir des événements d'environ 5 500 m²

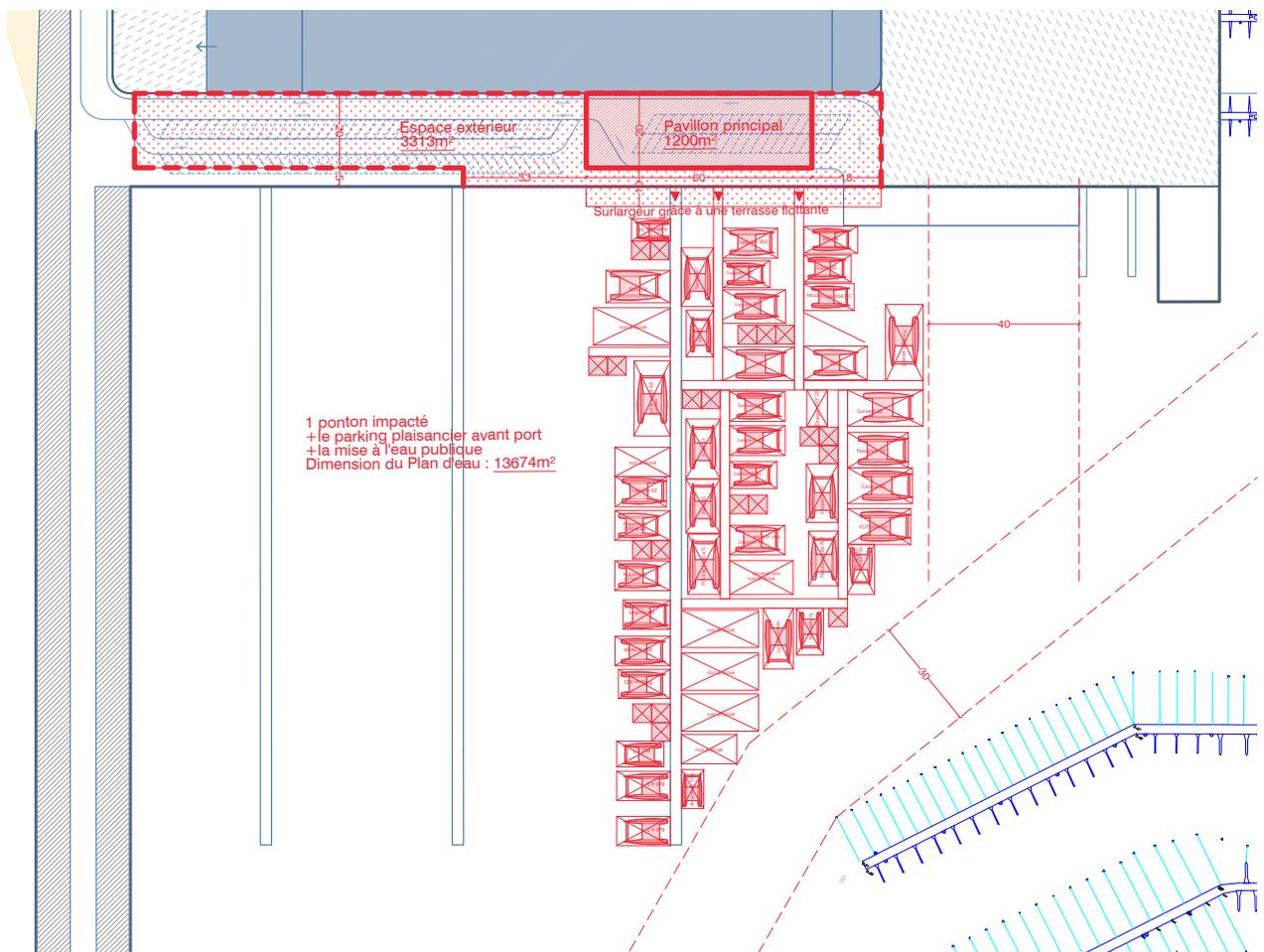
de dimensions et de fréquentation.

Le salon du multicoque réunit lui, des contraintes à terre et sur le plan d'eau. Après l'exploration de deux solutions très différentes, les instances du port et l'organisation du salon ont souhaité maintenir le salon sur la presqu'île, côté avant-port. Les installations à terre seront plus contraintes et la visibilité depuis la ville moins évidente, mais l'organisation sur l'eau est plus favorable et laisse des possibilités d'extension. L'aménagement de l'espace public sur le quai de l'avant-port permettra l'installation de ce salon.

Sur la Ball*ade, l'option d'un positionnement quai Fages face au nouveau bassin Nord pourra être ré-évaluée à moyen ou long terme suivant la vie et le développement de cette activité qui pourra trouver un intérêt à se trouver à proximité de la plage et plus en lien avec le centre ville par la Ball*ade.



Aujourd'hui, installation du salon du multicoque sur le terre plein Ouest



Demain, installation future du salon du multicoque sur l'avant-port



An aerial photograph of a coastal city. In the foreground, there is a dense forest of tall, thin trees. Behind the forest, several modern, multi-story buildings are visible. To the right, a large marina is filled with numerous sailboats. The city extends to the water's edge, where a long pier or breakwater is visible. In the background, the sea is a deep blue, and a small island or headland is visible on the horizon under a clear sky.

S'INSCRIRE DANS LA CONTINUITÉ D'UNE VILLE VERTE

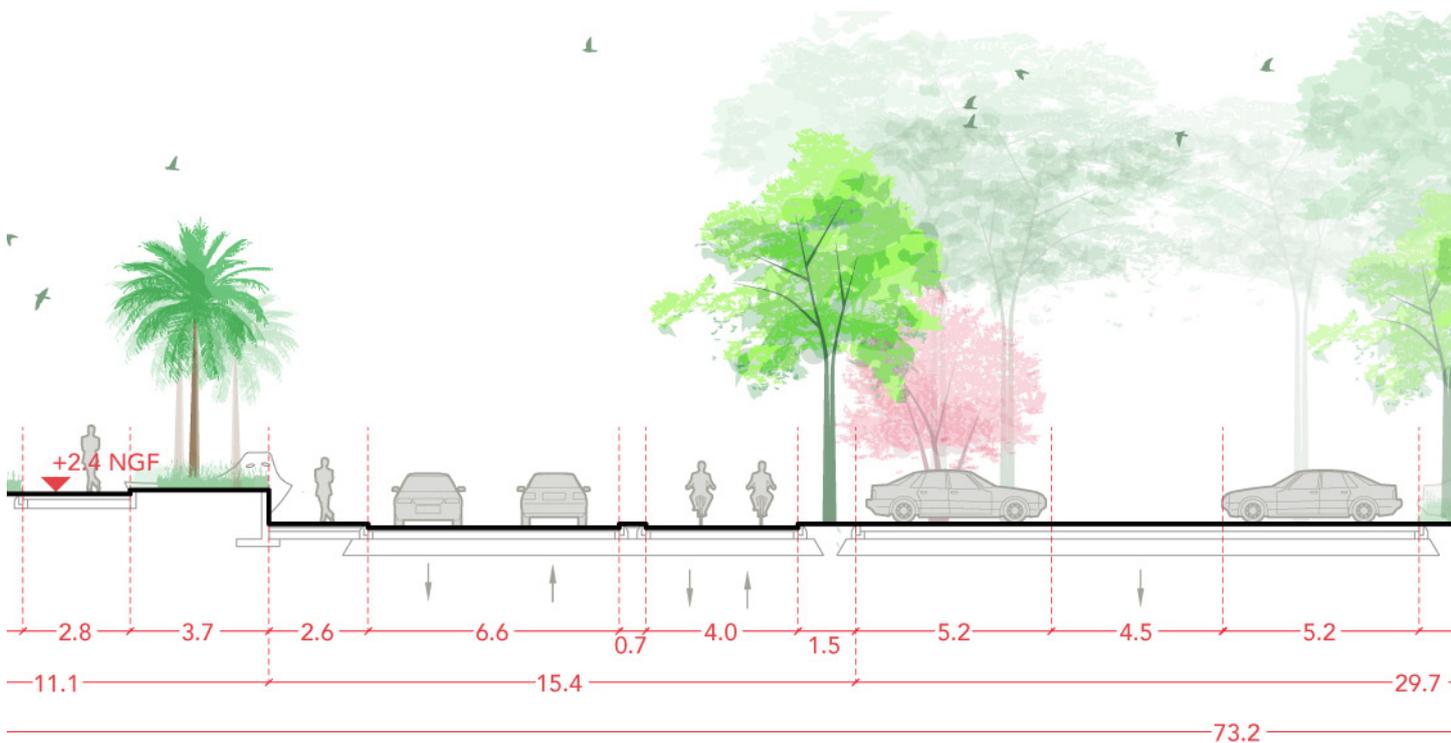
*Redonner à lire la 1^{ère} station verte
d'Europe*

LA VÉGÉTALISATION DES QUAIS

PROMENADE SUR LES QUAIS

Le périmètre portuaire actuel permet une promenade portuaire périphérique qui contraste fortement par sa forte minéralité et la présence d'une végétation plus exotique constituée principalement de palmiers et de tamaris. Dans le futur projet Ville-port, notre équipe va s'attacher à estomper ce contraste minéral/végétal en colonisant et végétalisant très fortement les nouveaux espaces de quais et de stationnements associés. Cette ambition est nécessaire à la qualité

de la Ball*ade, pour le confort et le lien paysager du nouveau Port à la ville «verte» en arrière-plan. Pour des raisons d'animation du parcours et de biodiversité notre aménagement prévoit de rythmer les quais de bosquets de Pins pignons alternant avec des essences d'arbres tiges persistants ou caducs. Les masses végétales créées assureront une bonne intégration paysagères des espaces de stationnement et un confort d'été.



Coupe sur le quai Tabarly



Un sol dégagé qui préserve les vues



Une palette végétale qui marque les saisons



Un parking paysagé



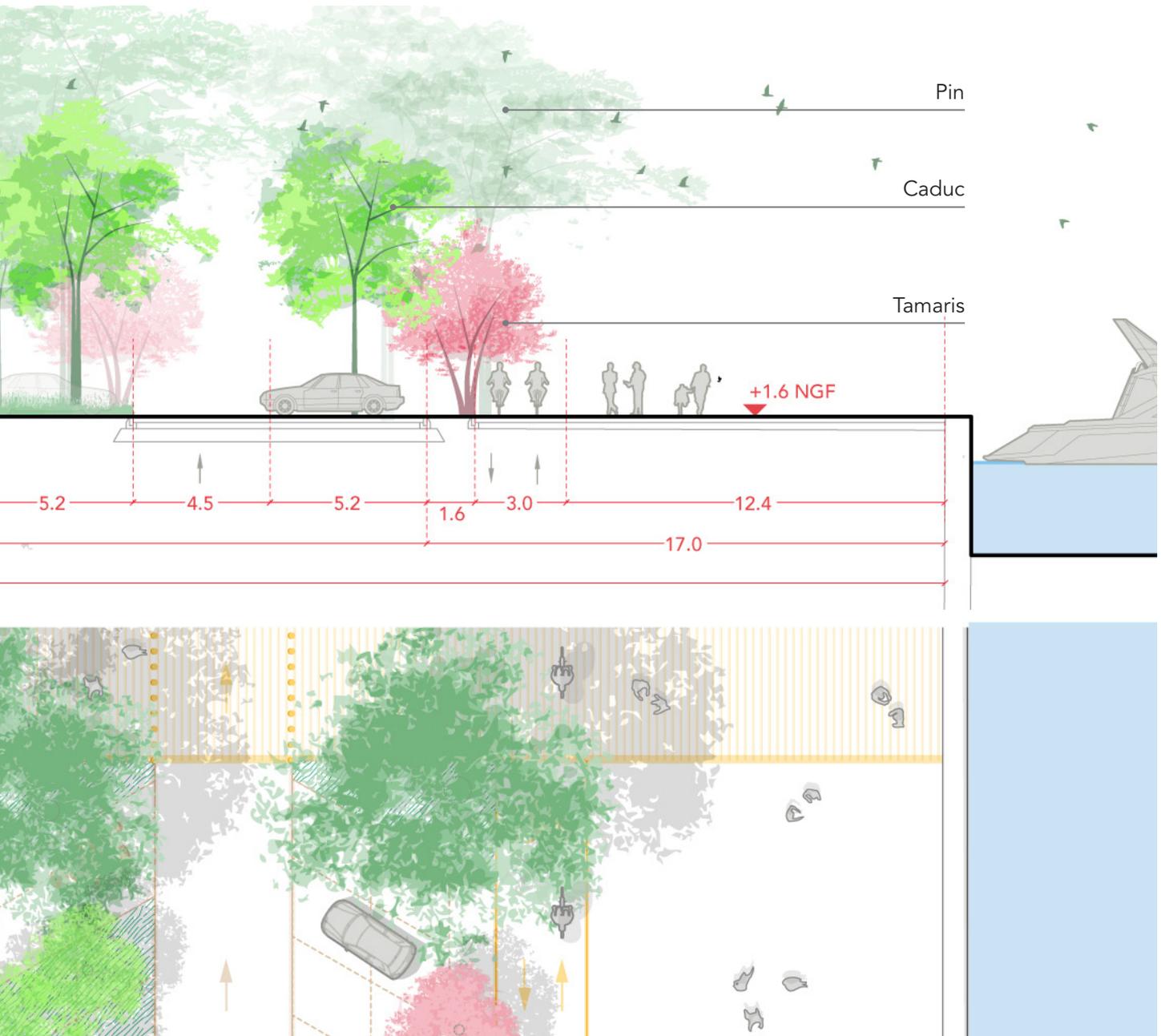
Une recherche de biodiversité

FERTILISER LES QUAIS

Cette zone des quais est soumise aux embruns. Nous choisissons délibérément de créer de grands bosquets aléatoires permettant de créer des masses contrastées de végétaux type grands pins parasols ou de végétaux d'ornement principalement persistants. Les arbres sont tous des arbres de hautes futaies qui permettent aux regards transversaux de

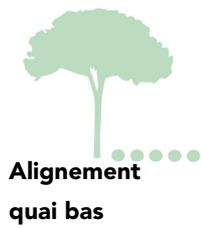
percevoir le port. Les pieds de ces bosquets d'arbres sont plantés d'essences arbustives persistantes méditerranéennes placées sur un paillage d'écorce de pins.

La promenade «Bord à quai» reste très minérale sur une largeur de 12 ml en contraste avec la zone des parkings très largement arborée, ombragée.



PALETTE VÉGÉTALE RESISTANTE AUX EMBRUNS ET AUX VENTS DOMINANTS

LES ARBRES CADUCS



Morus alba stérile



Mélia azedarach



Koelreuteria paniculata



Eleagnus angustifolia



ARBRES PERSISTANT



Pin parasol



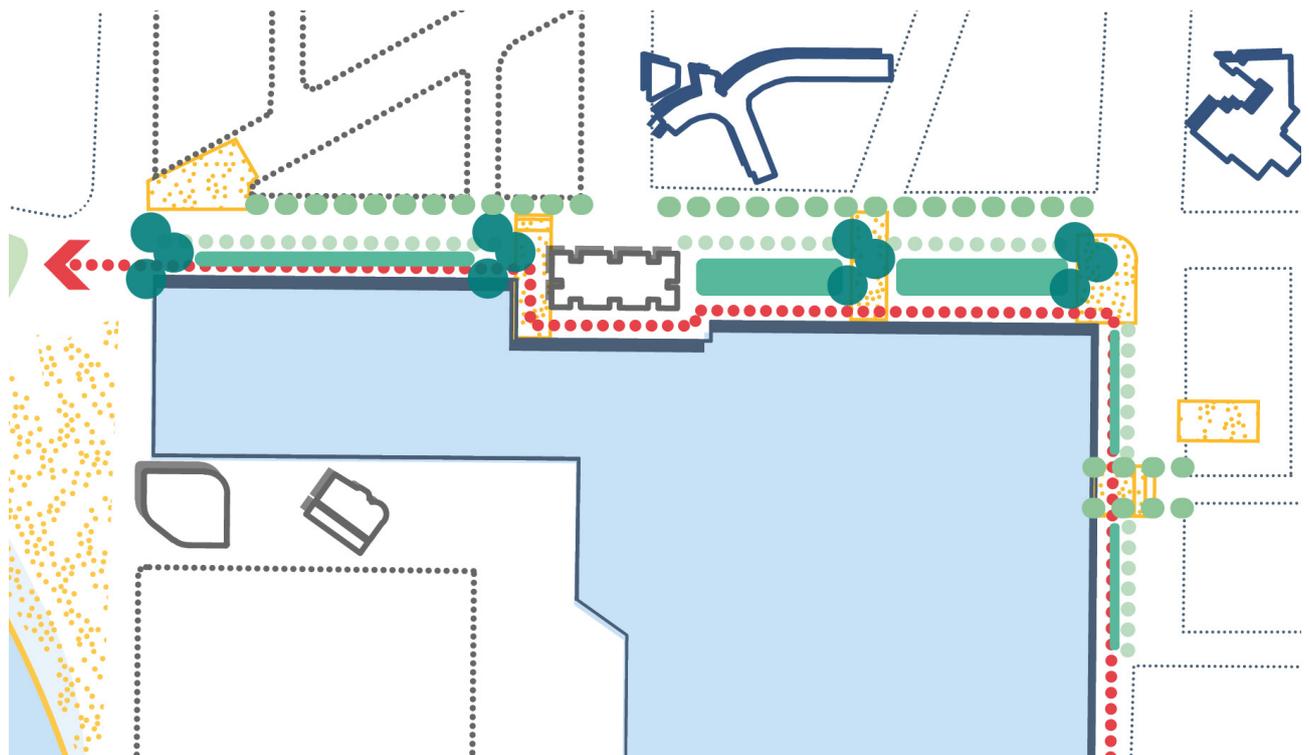
Chêne vert



Camphrier



Tamaris



Principe d'aménagement paysager sur les quais

PALMIERS



**Washingtonia
Robusta**



Butia yatay



**Washingtonia
Filifera**

ARBUSTES SECTEUR COLLINE



Myrtus communis



Pistacia lentiscus (Lentisque)



Phillyrea angustifolia (le filaire)



Arbutus unedo



Lavandula stoechas



Cistus

Terrains salés :



Arthrocnemum sp La salicorne



Atriplex halimus



**Halimione portulacoides
obione**



**Asterolide maritime (Asteriscus
maritimus)**



Juncus acutus le jonc aigu



Cinéraire

SOL ET MATÉRIALITÉ

UNE MINÉRALITÉ DESSINÉE

On connaît l'attachement de J. Balladur à la modénature, signature des Pyramides, un travail de dessin fin, inventif et identitaire. Peut-être parce qu'il s'est effacé, a disparu ou s'est altéré, on méconnaît les dessins qui ont tracé au sol une histoire aussi riche que celle portée par les bâtiments. Là encore, le béton domine, il devient bleu et se calepine parfois avec des éléments en pierre.

Le projet Ville-port s'inscrit dans la continuité de cette utilisation de la matière, le béton, pour identifier les sols du piéton. Un béton fin et lisse, clair, sera le marqueur de la Ball*ade. Ce ruban qui longe le port sera interrompu par un sol différent pour les places. Ces places seront traitées avec un béton plus texturé dont le dessin doit être travaillé pour devenir identitaire pour chacun de ces lieux de rencontre entre la ville et le port. Pour identifier un espace apaisé, partagé entre piétons et automobiles, un béton désactivé sera utilisé pour les parkings paysagers. Sa rugosité contraste avec les sols piétons et sa couleur gris clair réduit l'effet d'îlot de chaleur induit par les chaussées classiques en enrobé. Sur les quais hauts, également en béton, des calepinages seront à inventer pour renouer avec les intentions des dessins originaux.

La Ball*ade s'accordera avec la minéralité originale imaginée par J. Balladur, mais ajustera un nouvel équilibre avec une présence végétale plus marquée qui participera au confort d'usage de ces espaces pour tous.

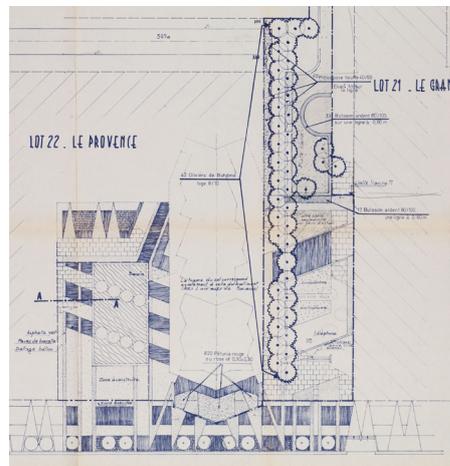
Les matériaux choisis devront répondre aux critères suivants : aux contraintes de conception, de réalisation, d'usage, d'entretien de l'ouvrage et de pérennité tout en restant compatibles avec les objectifs de coût. L'intérêt du béton repose sur sa mise en œuvre, ses caractéristiques multiples et sa durabilité.



Le Front de Mer

« En Languedoc, l'économie et les embruns salés imposaient l'usage du béton. Cette matière moderne, boueuse et informe, me donna une raison de renouer avec la modénature et quarante siècles d'architecture classique » J. Balladur - Architecture et Urbanisme.

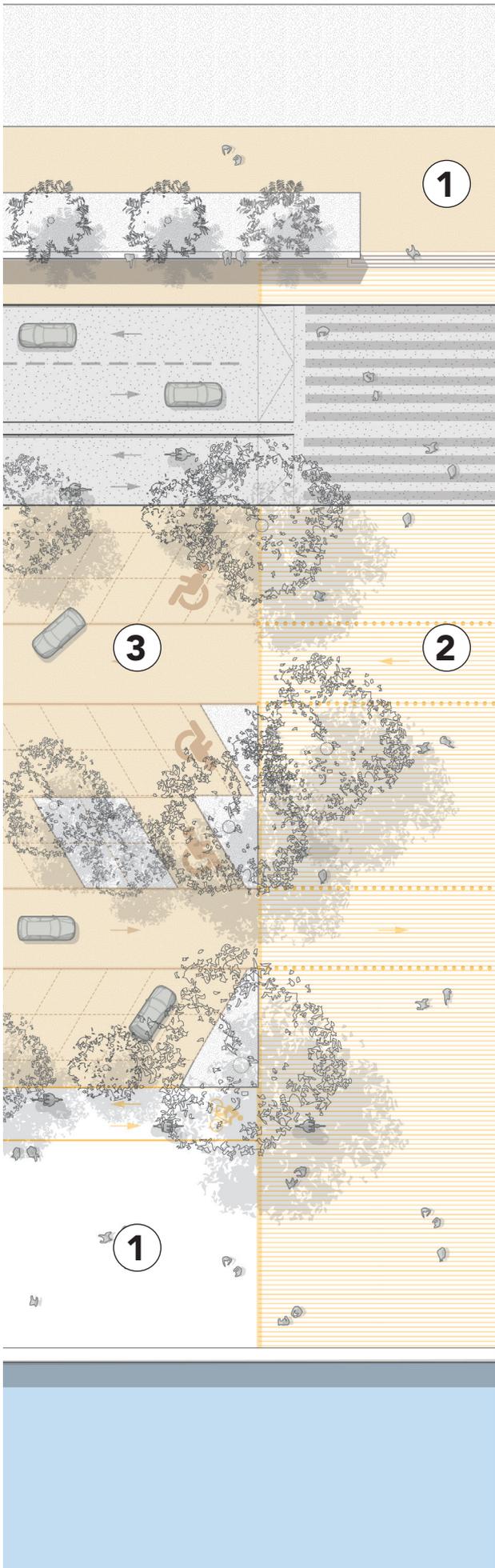
Villégiature des bords de mer.



Plan d'origine du quai Pompidou



Plan d'origine du Front de Mer



1

Béton hydrogommé



2

Béton texturé



Béton texturé



3

Enrobé grenailé



Béton désactivé

LE MOBILIER URBAIN POUR UNE BALL*ADE IDENTITAIRE

POUR SUIVRE UNE OEUVRE / TROUVER UNE IDENTITE

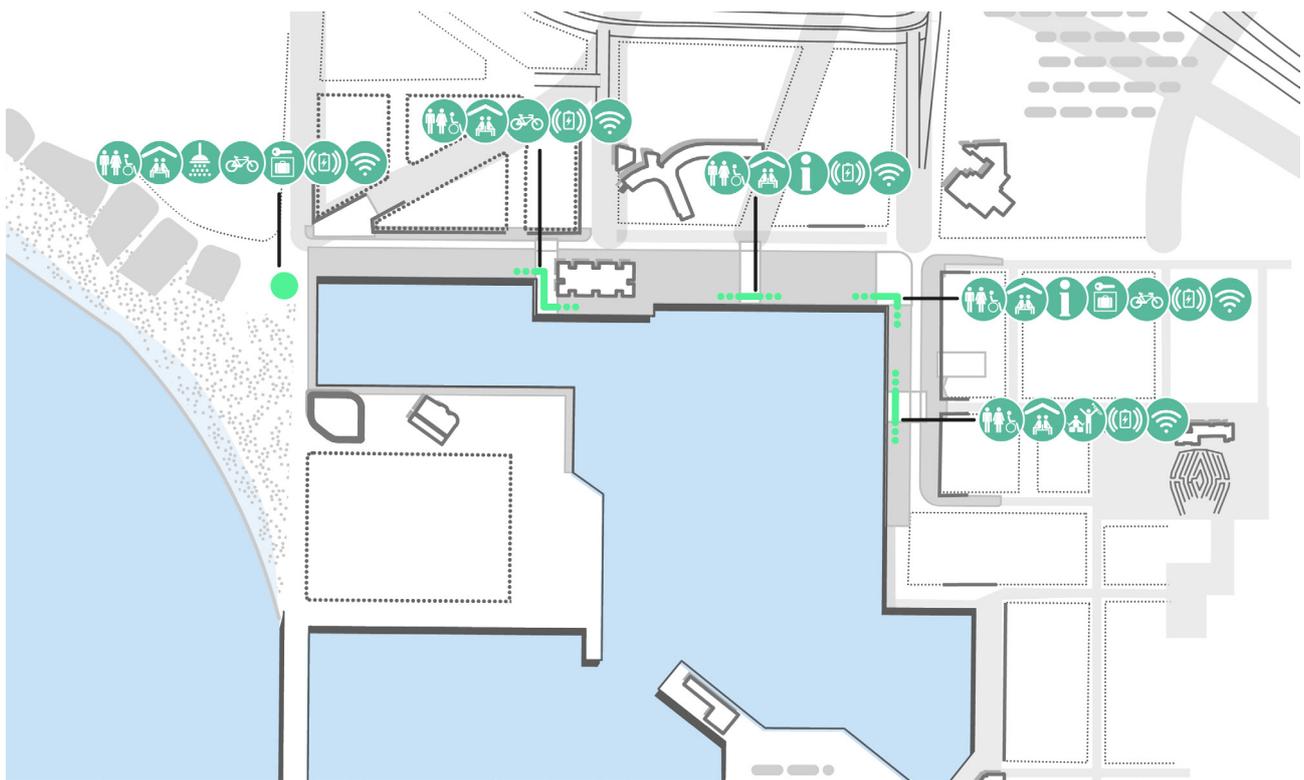
La Grande Motte est une cité pensée comme une oeuvre d'art globale. Jean Balladur ne laisse rien au hasard, dessine tout, de la poignée de porte, aux transformateurs EDF. Les limites entre architecture art et design s'estompent, l'art investit les rues, les places, les parcs et devient accessible à tous. L'art est de toutes parts, il a une « valeur d'usage » et prend les formes les plus diverses, fontaines, douches, jeux pour enfants. Les sculptures à valeur d'usage qualifient les places et les jardins de la ville. Cette dimension patrimoniale identitaire est le point de départ de notre réflexion sur ce projet de mobilier. La Ball*ade étant ponctuée de places ayant chacune sa vocation propre, le mobilier sera développé en deux typologies :

- un mobilier d'assise fixe et identitaire, à échelle humaine, en béton,
- des kiosques proposant des services (toilettes, conciergerie, location de vélos, etc.), surmontés de pergolas signalétiques.

En fonction de leur vocation, les places seront ponctuées de différents kiosques, accueillant différents services. Les kiosques seront installés en périphérie des places, proche du nez du quai, afin de libérer l'arrière des places en vue

d'éventuelles manifestations. Ils seront regroupés, par places, sous une même pergola, permettant de créer un ensemble à fort potentiel signalétique. Tout en soulignant la Ball*ade, et en invitant à la déambulation, les pergolas offriront des moments de poses diversifiés : des espaces de repos à l'ombre ou au soleil, isolés ou abrités, assis sur du mobilier confortable, accueillant divers évènements, etc. Enfin, depuis la ville, ces pergolas seront pensées de façon à libérer au maximum la vue vers le port. Le mobilier d'assise fixe sera installé sur la promenade, mais aussi en périphérie des places, permettant de rythmer l'ensemble de la Ball*ade.

Installés à proximité d'un environnement marin, la question de la pérennité et de la résistance des mobiliers est au coeur de cette réflexion. Des matériaux tels que l'inox peint ou naturel, le béton lisse ou texturé, la céramique, ou encore l'acier Corten seront donc à privilégier, afin d'assurer la pérennité des mobiliers dans le temps.



Les services proposés par les kiosques en fonction de la vocation de chaque place



1. Disposition des kiosques sur les places de La Ball*ade, de façon individuelle, aidant à ne pas créer d'ensembles trop massifs



2. Augmentation des kiosques par une toiture, afin d'offrir des espaces de repos ombragés



3. Translation des kiosques vers le nez du quai, en vue de libérer l'arrière de la place pour d'éventuels événements



4. Regroupement des kiosques sous une même toiture pour souligner La Ball*ade et accompagner la déambulation

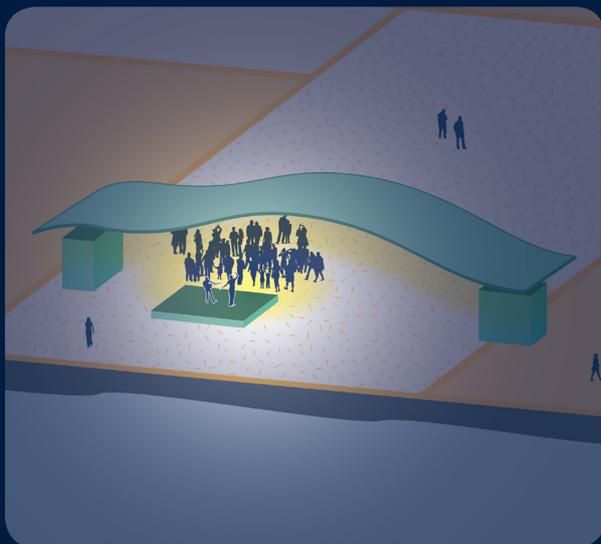


5. Mouvement des kiosques sur les côtés de la place et soulèvement de la toiture afin de libérer la vue depuis la ville



6. Apport de nouveaux services, éphémères ou événementiels : marchés, spectacles, installations ludiques...

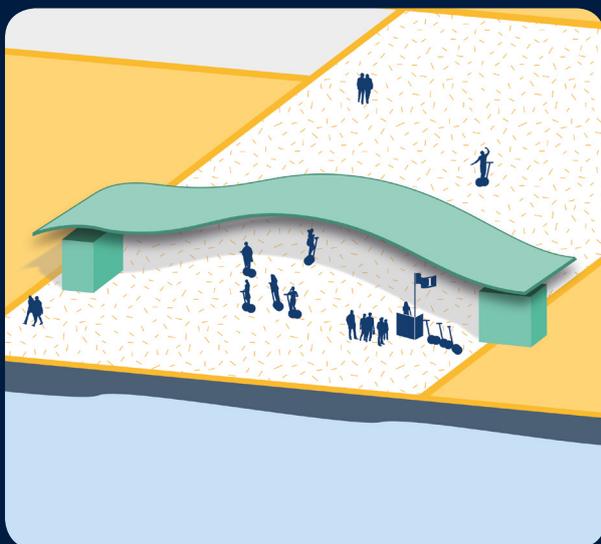
Concept pour l'ensemble kiosques/pergola



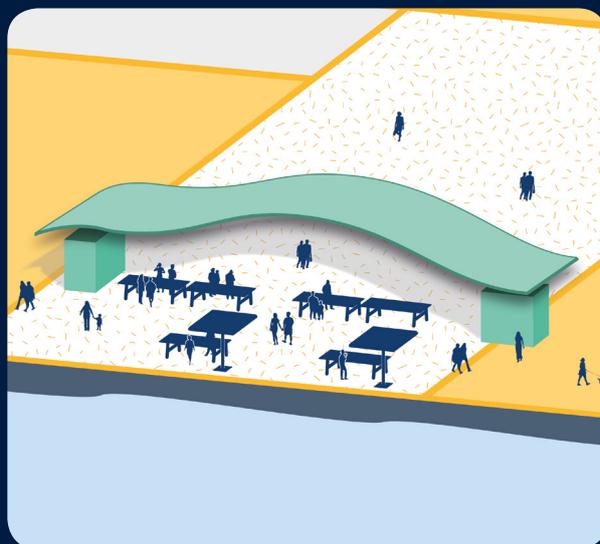
Concerts...



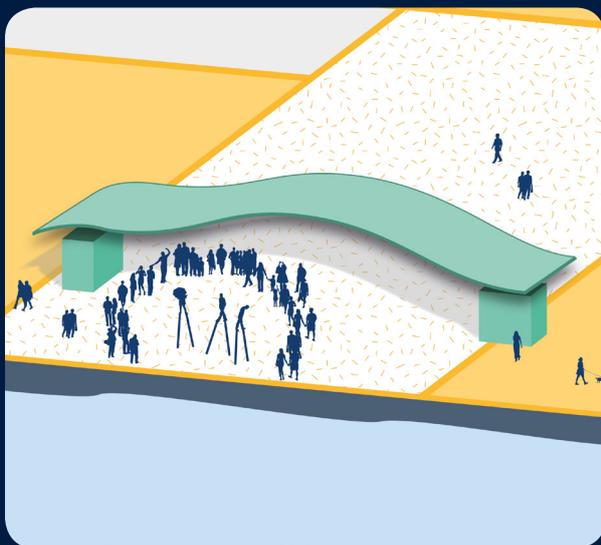
Manifestations gustatives...



Stands de location de bateaux ou de gyropodes...



Marché paysan ou artisans...

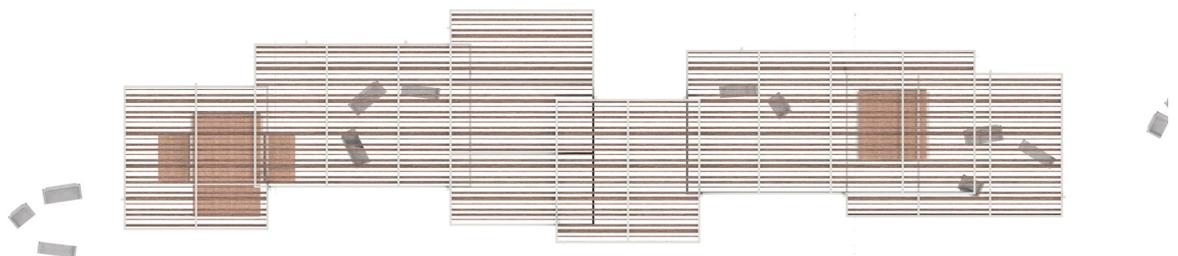
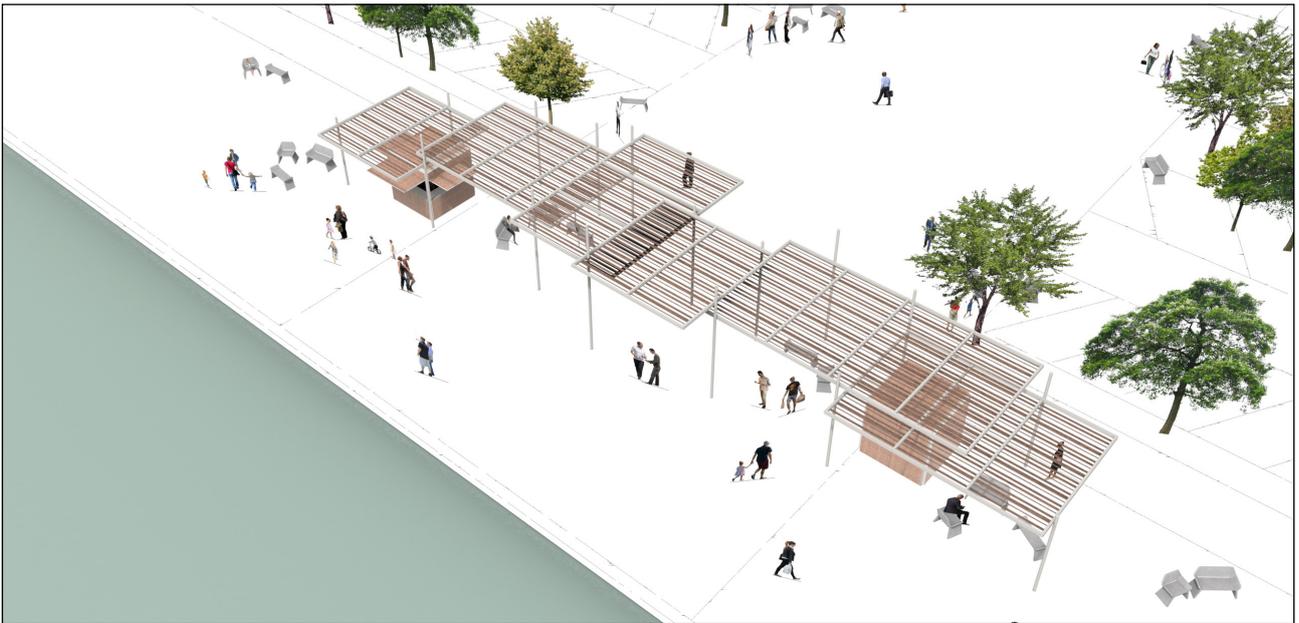


Spectacles de rue...



Installation de baby-foot ou table de ping-pong, etc.

Proposition de services éphémères ou évènements possibles dans l'emprise des pergolas



Proposition formelle. Exemple Place Tabarly : un kiosque information, un kiosque toilette, une pergola de 32 x 8 x 6 m (longueur x largeur x hauteur)

UNE APPROCHE DE LA MISE EN LUMIÈRE DES ESPACES PUBLICS DE LA BALL*ADE

Ambiances nocturnes : La lumière est traitée en cohérence des pratiques et usages de la promenade en une variation de typologies de produits et d'intensité de l'éclairage : une lumière proche de l'utilisateur qui rythme et accompagne sa vision, sa lecture de l'espace, en ponctuant son parcours d'ambiances nocturnes confortables et efficaces.

Le quai : Un alignement de luminaires sur grands mâts (8-10 m de haut) situés en arrière de quai, entre les arbres, met en lumière de manière uniforme la promenade du port. L'intensité de l'éclairage est volontairement basse afin de ne pas être intrusive. Des luminaires, de petite taille (hauteur variable de 3,50 à 5 m), installés en « bouquets » de 2 ou 3, marquent les espaces de salons qui ponctuent le quai. Implantés de manière libre, ils ponctuent d'une lumière chaude les espaces de repos.

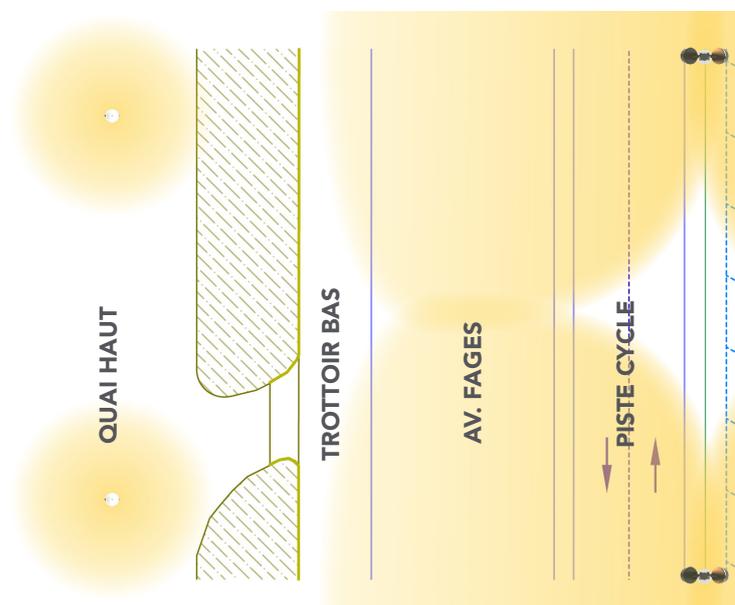
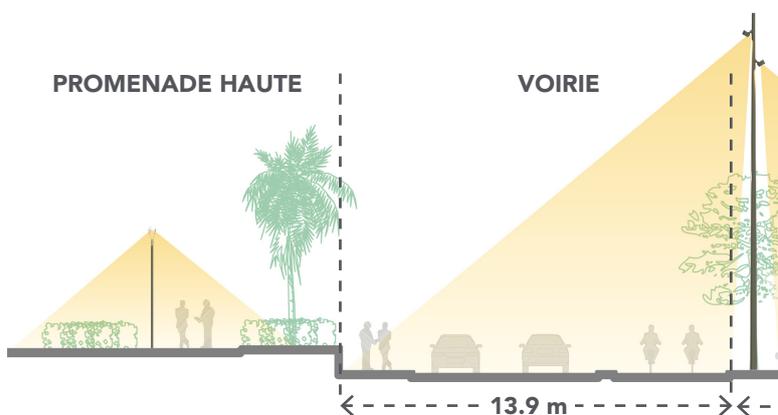
Les places : Les kiosques, venant ponctuer les places, sont support d'éclairage. Ils diffusent une lumière chaude contrastant avec le reste de la promenade. Les grands auvents, au-dessus des kiosques, s'illuminent et rythment la perspective. Un grand mât (13 m de haut), situé dans l'alignement des luminaires des avenues, vient compléter le dispositif et permet d'envisager un éclairage évènementiel dédié à chaque place.

Les avenues : Les voies, R. Fages et G. Pompidou, bordant les quais sont mises en lumière par de grands mâts support de luminaires. Ils permettent d'assurer un éclairage fonctionnel des avenues et de compléter l'éclairage des aires de stationnement et des pistes cyclables. Ces mâts élancés s'inscrivent dans une continuité visuelle avec les mâts des bateaux du port.

Les espaces de stationnement : Entre le quai et l'avenue R. Fages, les espaces de stationnement sont traités en continuité d'éclairage avec la promenade du quai, par des luminaires bas (hauteur variable de 3,50 à 5 m). Les grands mâts de l'avenue viennent compléter le dispositif par un éclairage plus haut pour une meilleure uniformité générale.

La promenade haute : Au nord de l'avenue R. Fages, et à l'est du quai G. Pompidou, la promenade haute est mise en lumière par des luminaires bas (3, 50 m) dans la même logique que le quai.

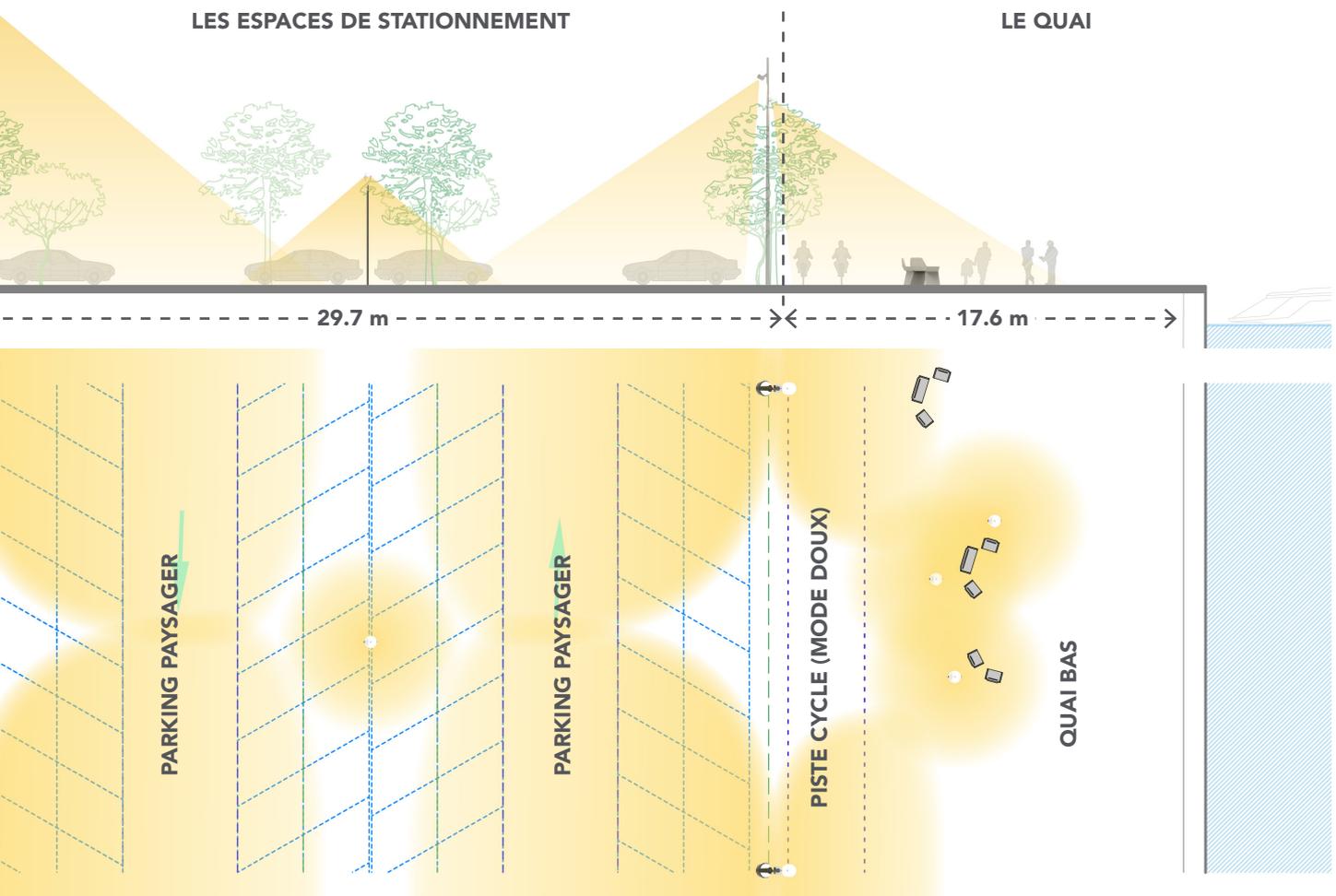
Les typologies de mobilier : Les luminaires sont issus de la même gamme de produits que pour le front de mer, permettant ainsi de créer une unité d'ensemble à l'échelle de la ville.





LES ESPACES DE STATIONNEMENT

LE QUAI



LE QUAI POMPIDOU
UN DIALOGUE RETROUVÉ AVEC LE PORT





LES APPORTS DE LA CONCERTATION

A LA THEMATIQUE ESPACE PUBLIC

05
/ 3

RENCONTRE AVEC LES CONTRIBUTEURS

Des acteurs locaux ont permis d'affiner et de mettre au point les dispositions géométriques et géographiques du projet.

- la police municipale : réduction de la vitesse à 30km/h sur l'avenue Fagès et le quai Pompidou, renforcement des places règlementées
- les organisateurs d'évènements : relocalisation du salon du multicoque sur l'avant-port, prévu quai Tabarly au concours, réflexions sur de nouvelles opportunités possibles dans les espaces publics renouvelés.

RETOUR SUR L'ÉCHANGE PUBLIC DU 18 OCTOBRE 2018

Le sujet a été présenté sous forme de problématiques d'usages :

- **le stationnement : comment organiser le stationnement demain pour répondre à tous les besoins ?**
- **les mobilités douces : quelle place pour les vélos dans les nouveaux aménagements ?**
- **la qualité des espaces publics créés : quel paysage, quel confort pour les piétons ?**
- **le mobilier : quelle identité de la Ball*ade et quelle continuité avec le mobilier balladurien ?**

Les principales inquiétudes se sont cristallisées sur le stationnement et plus largement le trafic automobile ainsi que sur les conflits d'usages entre piétons et vélos. Le projet prévoit la suppression de 300 places dans le secteur du port compensées par une amélioration de la gestion des places, favorisant da-

vantage de rotations et un report sur un parking en entrée ville à venir dont la capacité est portée à 800 places.

Les habitants s'interrogent sur:

- le report du stationnement sur les parkings gratuits des supermarchés, notamment le super U et la suppression des places à proximité immédiate des commerces comme le Miramar.
- lien avec la réduction des voies proposée et la construction de nouveaux logements, l'augmentation potentielle du trafic suscite également des questions.

Il est par ailleurs attendu du projet que le conflit des piétons avec les vélos, actuellement vécu par les habitants soit solutionné.

Enfin la proposition d'une nouvelle végétation sur le port a amené des réflexions sur le type de végétation et notamment la plantation d'arbres et de plantes qui puissent marquer les saisons : fleurissements, couleurs, odeurs, etc...

« Comment est géré le stationnement des visiteurs, des résidents et des clients des commerces, notamment le Miramar, il n'y en aura plus ? »

« Où seront les vélos ? Sur la route c'est utile pour les déplacements, mais à la Grande Motte on se balade, ne devrait-il pas y avoir une piste cyclable sur les quais ? »

CE QUE L'ON A RETENU

- **Création d'une piste cyclable double sens dédiée en parallèle de la voirie. Elle est destinée aux cyclistes « rapide » qui utilisent le vélo comme un moyen de déplacement efficace. A contrario, une bande de déplacement lent et alternatif, plus sur le mode de la balade est dessinée côté quai.**

- **Augmentation du nombre de places de stationnement dédiées aux clients des commerces sur le quai Pompidou et devant le Miramar**

- **Modification de la palette végétale par l'introduction d'arbres caducs et d'espèces florifères pour marquer les saisons**

RÉUNION DE RESTITUTION DU 8 AVRIL 2019 : LES QUESTIONS SIGNIFICATIVES ET LEURS RÉPONSES

Pourquoi réduire les voiries autour du port ?

Actuellement les aménagements viaires sont surdimensionnés, les chaussées sont larges, les carrefours ont des emprises conséquentes et les pistes cycles ne sont pas clairement identifiées. Le quai Georges Pompidou et l'avenue R. Fages qui bordent le port en sont le parfait exemple. Ces avenues revêtent un caractère très « routier »; l'emprise dédiée à la circulation automobile et au stationnement occupe la majeure partie du profil de la voirie qui génère un sentiment d'insécurité défavorable à la pratique des mobilités douces.

L'aménagement des voiries sera en mesure d'améliorer l'accessibilité et le confort de chacun, tout en préservant les besoins et entre autres les besoins de transports lourds liés à l'activité portuaire.

Un nouveau profil : réduction de l'emprise de la voirie avec à une fois deux voies (aujourd'hui 10 m, demain 6 m), création d'une piste cycle bidirectionnelle dédiée à proximité de la voirie qui pourra se prolonger dans la trame existante de la ville ; les traversées piétonnes sont traitées par des plateaux larges à niveaux pour des continuités piétonnes facilitées et sécurisées.

Comment répondez-vous au besoin de stationnement, que ce soit des plaisanciers, des clients des commerces ou des touristes de passage ?

Nous nous sommes attachés à :

- Restituer l'offre dédiée aux plaisanciers en respectant le ratio 1 place/ 3 anneaux. Avec une adaptation particulière sur le quai Pompidou qui ne peut pas répondre aux besoins (250 places pour les 759 anneaux). Un dépôt minute de 17 places est organisé au plus près des pontons A à F. Ce stationnement réservé aux plaisanciers l'été sera réversible l'hiver et donc accessible à tous.
- Retrouver des places pour les clients des commerces notamment sur le quai Pompidou et à proximité du Miramar
- Porter une réflexion à l'échelle de la ville avec la prise en compte du parking en entrée de ville

Pourquoi vouloir planter sur les quais alors que le projet original est très minéral ?

Les arbres sur la Ball*ade offriront le confort d'été nécessaire, y compris sur les parkings. L'objectif est de réduire l'effet de chaleur sur les grandes surfaces minérales, mais aussi de donner à voir depuis la mer et le port la première cité verte d'Europe.

Dans le futur projet Ville-port, notre équipe va s'attacher à estomper ce contraste minéral/végétal en colonisant et végétalisant très fortement les nouveaux espaces de quais et de stationnements associés. ADN de la végétation de la Grande Motte, des pins seront installés en bosquets sur les quais. Des arbres persistants également implantés en bosquets offriront de l'ombre sur les parkings. En limite des voies un alignement d'arbres caducs marquera la transition et les saisons. Le vocabulaire des palmiers sera repris dans le prolongement du quai haut avenue Fages et sur la place de l'eau quai Pompidou.

L'ensemble des plantations doit permettre dans sa disposition à un des objectifs principaux du projet qui est de dégager les vues vers le port.



LES ACTIVITÉS DU NAUTISME RÉVÉLÉES

***Faire de la Grande Motte, un pôle
d'excellence***

Le projet Ville-port a pour ambition de mettre en valeur l'économie du nautisme comme fierté locale à rayonnement métropolitain. Par la création de deux nouveaux bassins, une Halle Nautique comme nouvel outil performant pour le nautisme, le port de la Grande Motte pourra concurrencer les destinations voisines.

UNE NOUVELLE VITRINE POUR LE PORT

06
/ 1

MISER SUR LE NAUTISME POUR REFONDER L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE

D'UNE VOCATION SAISONNIÈRE À UNE VOCATION PERMANENTE.

Pour que la vocation saisonnière de la commune se transforme en attractivité permanente, le nouveau quartier du port doit faire émerger de nouveaux vecteurs de développement en tirant partie des qualités et des spécificités du site : aujourd'hui, les filières nautiques et navales de la Grande Motte manquent de visibilité et leurs performances doivent être augmentées.

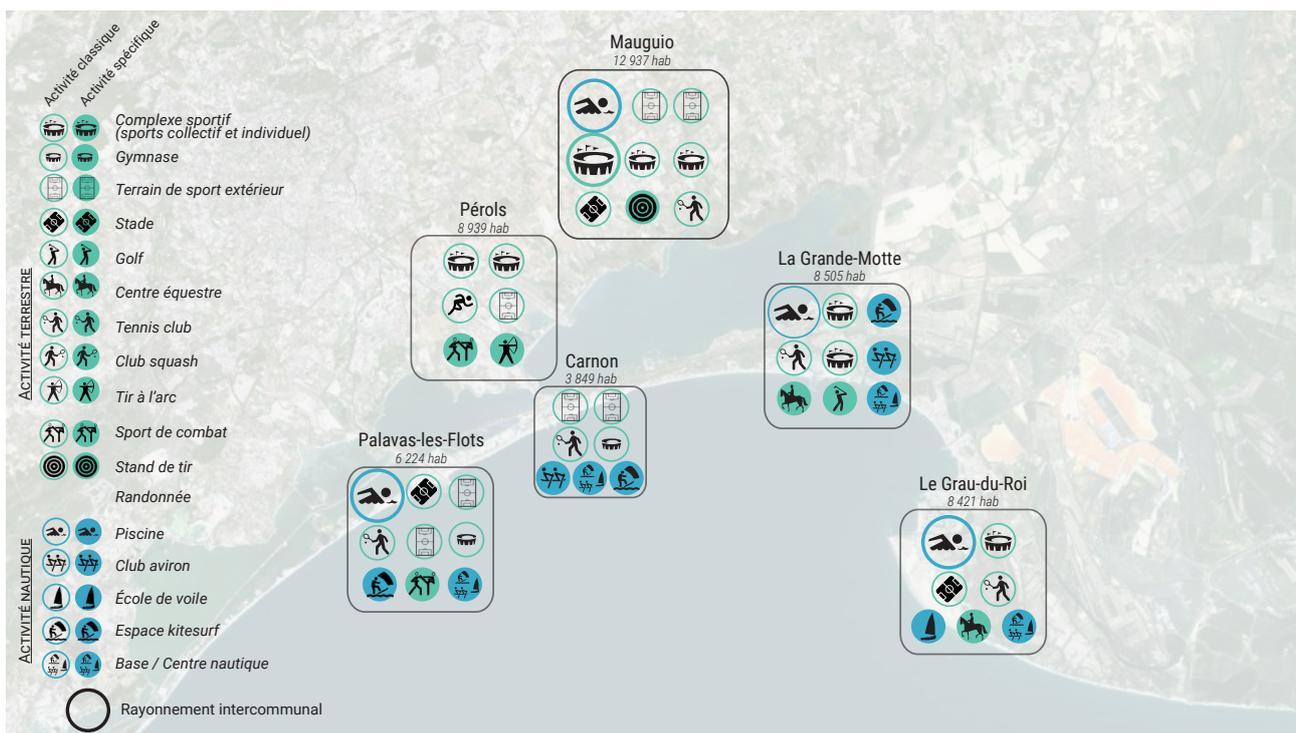
Le projet Ville-port place au premier plan les activités liées à la mer, et plus spécifiquement les activités nautiques. Celles-ci doivent être restructurées, développées et diversifiées. Cette réaffirmation contient de nombreuses pistes programmatiques et urbaines pouvant être pensées en synergie : développement économique, attractivité du site touristique, vitrine pour la filière nautique ...

En faisant le choix de près de 19 500 m² d'activités nautiques, la Grande Motte pourrait continuer de se structurer autour de cette filière, favorable à une montée en gamme de l'offre d'emplois et au rayonnement touristique et commercial de cette destination aujourd'hui balnéaire.

Le projet ambitionne de redynamiser une identité existante mais sous-valorisée, d'impulser un schéma attractif tourné vers l'activité maritime au travers des enjeux commerciaux, touristiques, sportifs et de loisir, dédiés à la fois aux curieux comme aux expérimentés, aux plaisanciers comme aux compétiteurs.

UN POSITIONNEMENT INTERCOMMUNAL ET NATIONAL HORS NORME

Cette nouvelle vitrine cherche à attirer un public hors saison avec une offre en direction des métropolitains et différents profils de plaisanciers. Avec le développement des 410 nouveaux anneaux du port, à l'échelle intercommunale, la Grande Motte se positionne comme l'un des fers de lance pour le développement des activités sportives nautiques. A l'échelle nationale, le potentiel de la Grande Motte tient également aux conditions climatiques de son littoral et à son plan d'eau, favorables à la pratique des activités nautiques.



Carte des équipements de la Grande Motte et des villes voisines



Quai Tabarly / 1969/ Photo: Jean-Pierre JOS



La Zone technique / 1974/ Photo: Jean-Pierre JOS



La Zone technique et le port / 1975/ Photo: Jean-Pierre JOS



LA RE-CONQUÊTE DE LA PRESQU'ÎLE BAUMEL POUR CRÉER UN PÔLE D'EXCELLENCE

Face à des demandes de plus en plus accrues, le port de la Grande Motte doit réaliser une extension et créer de nouveaux bassins. Avec 2049 anneaux à l'horizon 2025, le port vient concurrencer les ports voisins et impulse une dynamique de l'activité du nautisme à l'échelle de la Métropole. Dans sa métamorphose il devient un véritable lieu de destination avec une qualité de service augmentée.

UNE REORGANISATION QUI PROFITE A TOUS

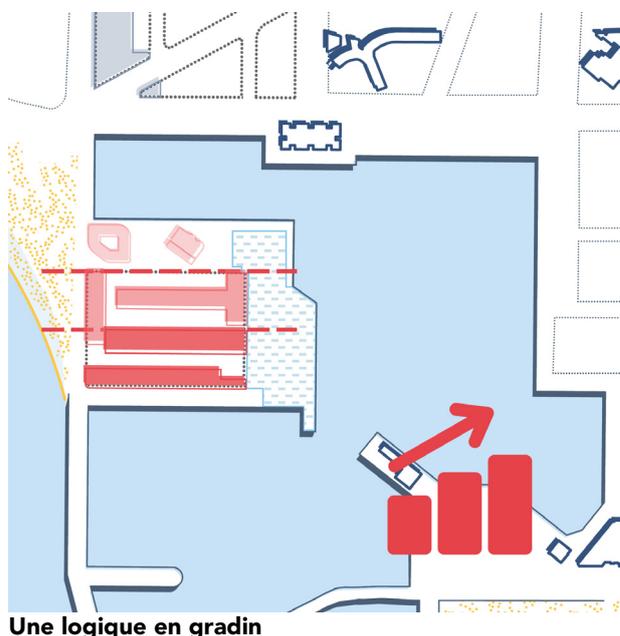
Le déplacement de la zone technique sur la presqu'île Baumel place le nautisme au centre du port, qui lui-même joue son rôle de nouveau centre-ville élargi, augmenté par la création des deux bassins : au Nord, le long du quai Fages au pied des futurs logements et au Sud, dans l'avant-port le long de la digue reconstituée à proximité de l'entrée du port.

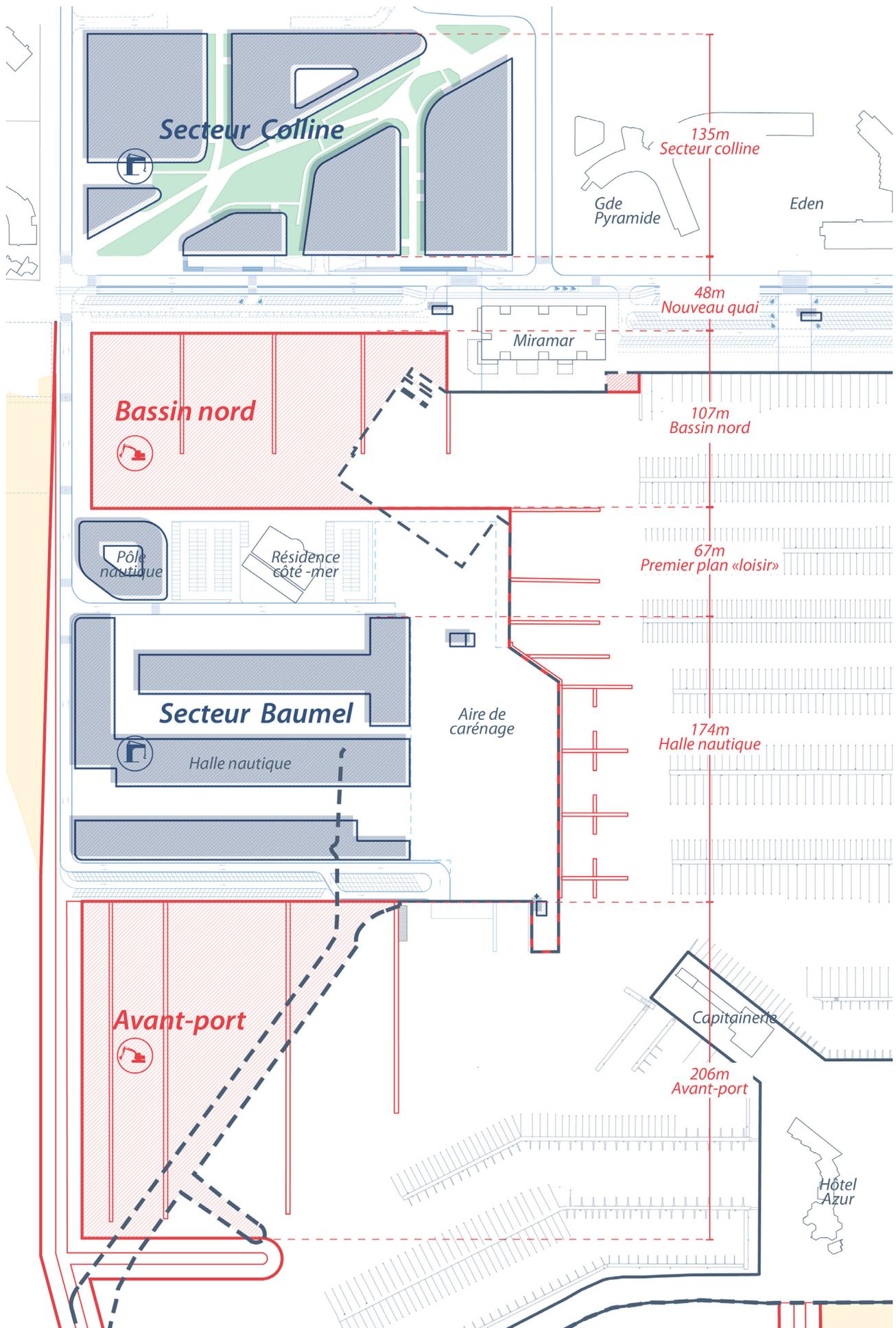
DE LA ZONE TECHNIQUE A LA HALLE NAUTIQUE

La presqu'île Baumel accueille dans sa version compacte, un nouveau format de la zone technique, une aire de carénage optimisée et un pôle nautique. L'implantation des différents équipements est le résultat d'une succession de plans qui vise à éloigner les logements et la ville des nuisances olfactives et sonores des chantiers navals. Elles s'appuient sur les infrastructures existantes : l'aire de carénage s'installe sur l'actuelle parking de la mer, les mises à l'eau professionnelle et publique s'appuient sur le glacis existant.

La Halle Nautique est composée dans une logique en gradin en deux paliers (7 m et 11 m). Cela nous permet de réduire la perception des hauteurs grâce à l'effet de perspective. Les bâtiments les plus hauts seront les plus éloignés.

Le premier plan est composé de la résidence Côté Mer et du pôle nautique, un front bâti bas dédié aux loisirs dans la continuité de la Ball*ade pour une animation de la presqu'île Baumel toute l'année.





La création de deux nouveaux bassins

LA HALLE NAUTIQUE, UN NOUVEAU OUTIL POUR L'ÉCONOMIE DU PORT ET DU NAUTISME

Le nautisme constitue un écosystème performant sur la Grande Motte. Le projet est l'opportunité de réorganiser cet écosystème pour que chaque usager trouve sa place. Pour cela nous avons privilégié la mixité des fonctions et la flexibilité des usages. La volonté est d'offrir une zone technique moderne dont l'architecture apportera une identité forte au lieu.

UNE ORGANISATION MULTI-SITES

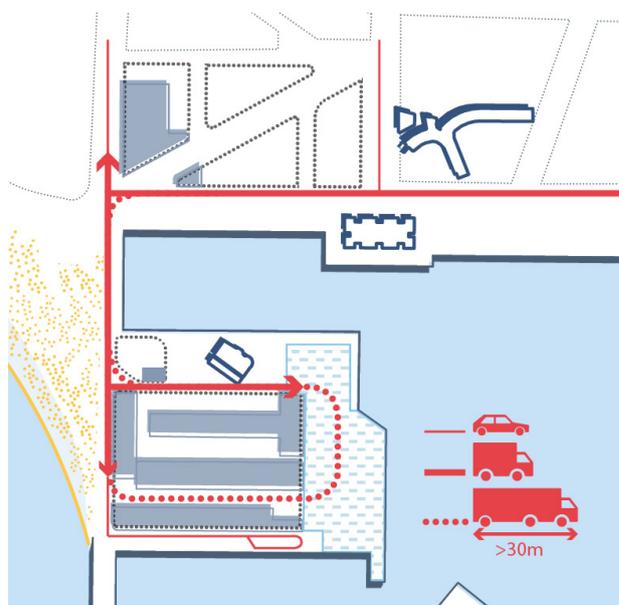
Le déplacement de l'actuelle zone technique s'organise en deux secteurs afin de répondre aux besoins de chaque entreprise dans une logique d'optimisation. Une offre diversifiée avec des typologies adaptées : plus urbain en rez-de-chaussée des logements côté Colline, plus proche d'une halle artisanale côté Baumel.

- Le secteur Colline offre une forte visibilité commerciale, les boutiques adressées sur l'avenue R.Fages profiteront de la Ball*ade. Ces entreprises prendront place dans le socle, en rez-de-chaussée de l'opération de logements. Ce secteur se scinde en deux : le carré nautique le long de la rue des voiliers et les boutiques le long du quai Fages.

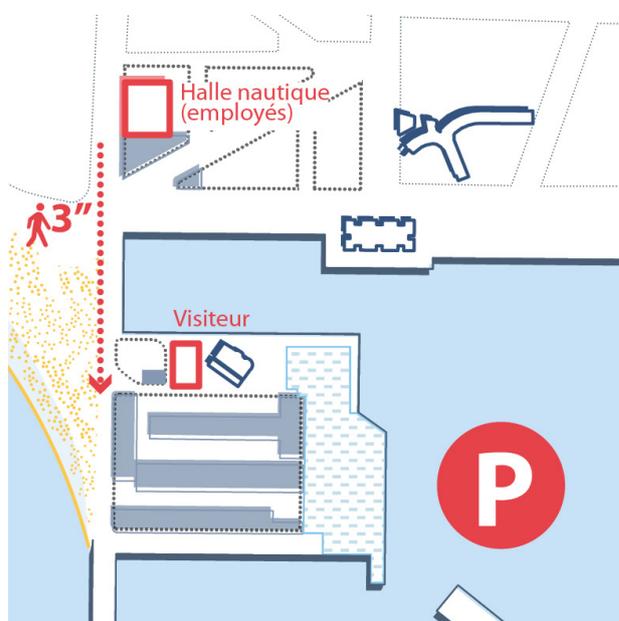
- Le secteur Baumel accueille l'essentiel des entreprises dans une Halle Nautique d'une emprise de 30 400 m². Les entreprises plus « techniques », seront en lien direct avec l'aire de carénage et le plan d'eau. Cette Halle Nautique est une alternance de pleins et de vides. Le vide est pensé avec la volonté d'avoir une façade dite commerciale, « showroom » pour la vente de bateaux et des cours arrières techniques pour les réparations.

FONCTIONNEMENT & ACCESSIBILITE

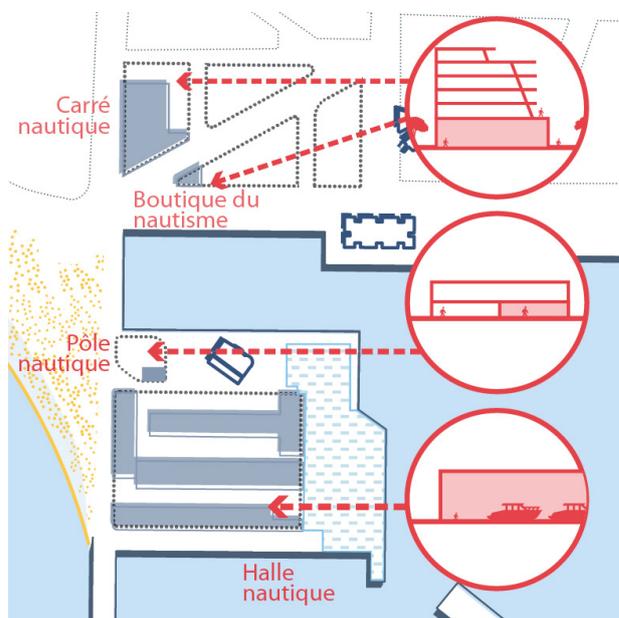
La presque île est au 3/4 dédiée aux entreprises ou régie par le port. Deux voiries publiques et un quai piéton permettent de la desservir. Le stationnement est quant à lui dimensionné pour chaque usage: plaisanciers, public, Yacht Club, Côté Mer, visiteurs.... La première voie permet d'accéder aux programmes de loisirs, aux visiteurs de la Halle Nautique, aux plaisanciers désireux de partir en mer ou de venir faire réparer leur bateau. La deuxième sur l'avant-port permet d'accéder à la mise à l'eau publique et aux services associés. Les voiries sont dimensionnées pour le passage d'engins de levage et de poids lourds nécessaires aux fonctionnements d'un port. La halle nautique est un domaine privé avec un accès et une voirie dédiée. Le stationnement sera reporté sur le secteur Colline à 3 min à pied, d'environ 240 places.



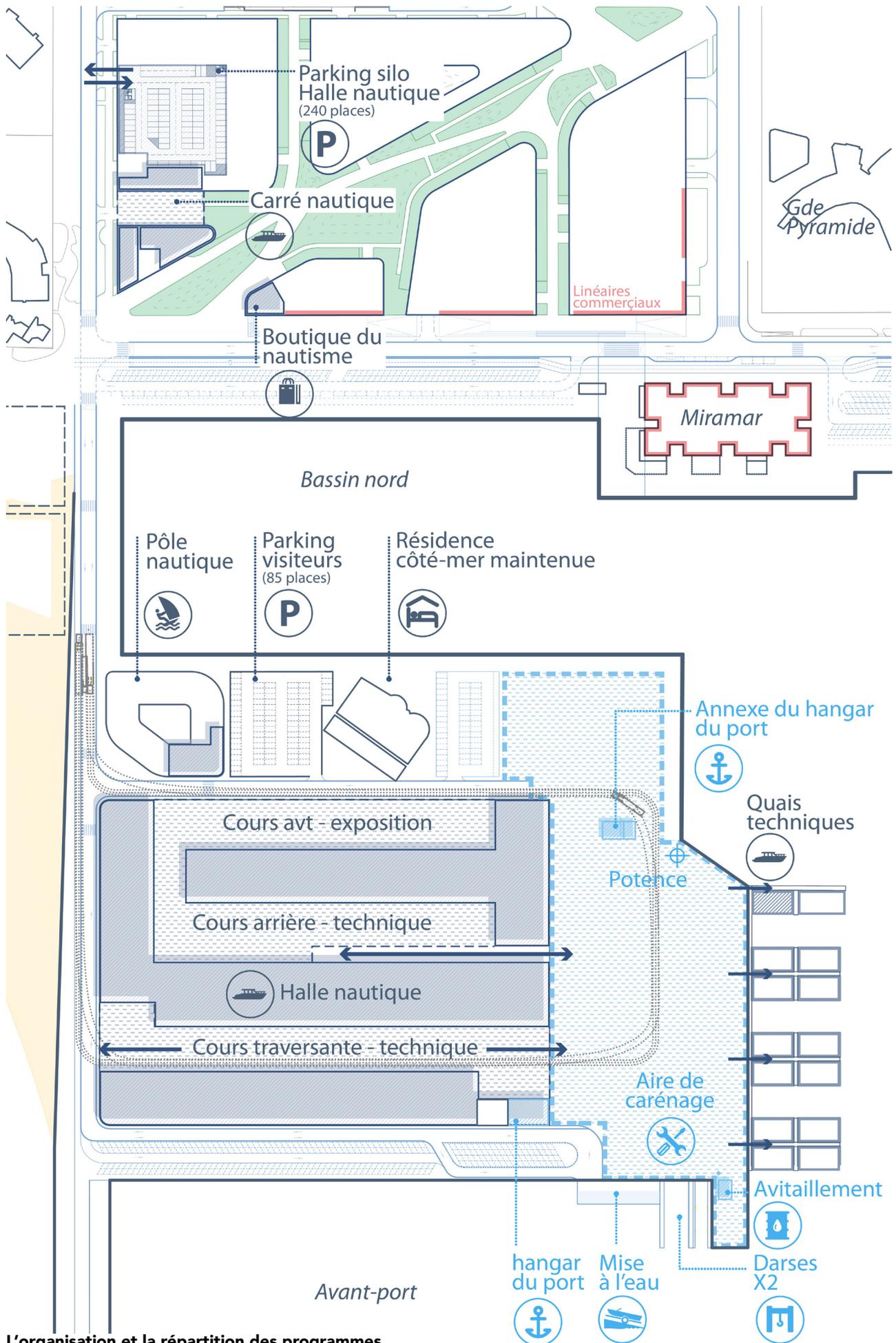
Une accessibilité tout convoi



Un stationnement reporté à 3''



Une répartition par activité



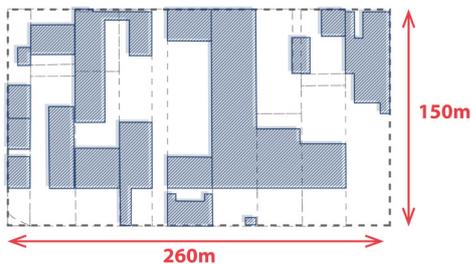
L'organisation et la répartition des programmes

LA HALLE NAUTIQUE, IMPACTS ET PRÉCONISATIONS

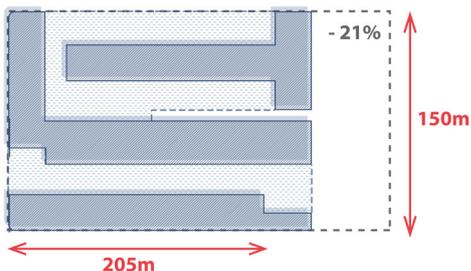
LA HALLE NAUTIQUE

L'accueil des entreprises s'inscrit dans une Halle Nautique de forme rectangulaire où bandes bâties et cours techniques s'alternent en interface directe avec l'aire de carénage. A l'intérieur plusieurs combinaisons sont possibles.

La forme compacte de la Halle Nautique nous a permis d'optimiser les aires extérieures et les circulations des entreprises vers l'aire de carénage. Nous l'avons compris, le programme de la zone technique est encore amené à évoluer. Nous avons donc tenu à proposer un principe spatial qui manie à la fois souplesse et geste architectural fort. A suivre, une étude de programmation doit être menée. Elle consiste à mieux connaître et détailler le fonctionnement de chaque entreprise pour être au plus près de leurs besoins tout en optimisant les bâtiments, et notamment leurs hauteurs.



La zone technique, grande emprise avec des bâtiments éparses dans une alternance de plein et de vide



La Halle Nautique, emprise compacte avec une architecture efficiente et rationnelle

IMPACT TECHNIQUE DES BÂTIMENTS

Les bâtiments de la Halle Nautique accueilleront différentes entreprises dont les activités sont liées au nautisme (construction de bateaux de plaisance, concessionnaires de bateaux, réparation et maintenance navale, ...). La conception de ces bâtiments s'attachera à respecter :

- Les règles stipulées dans le code de l'urbanisme (PLU, COS, SHON etc.). Pour ce faire une modification du PLU sera réalisée ;
- Les réglementations en vigueur imposées pour les bâtiments recevant du public (ERP) notamment en termes de sécurité, défense incendie et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Les normes de construction DTU et Eurocodes en vigueur pour cette typologie de construction. Le choix des matériaux sera compatible avec l'atmosphère saline.
- Les normes environnementales

Les bâtiments devront répondre également à la réglementation RT2012 ayant pour objectif de limiter la consommation d'énergie primaire des bâtiments avec 3 exigences de résultats : besoin bioclimatique, consommation d'énergie primaire, confort en été.

A ce stade, le mode de construction des bâtiments retenu est le suivant : une structure en charpente béton favorisé vis-à-vis des embruns marins et un plancher de type dallage industriel complété par des fondations profondes pour recevoir les surcharges. Les études géotechniques menées lors des prochaines phases d'étude permettront de préciser les fondations retenues. La partie courants forts/faibles, chauffage, ventilation et climatisation sera précisée dans le cadre des études de programmation. La conception sera en adéquation avec la réglementation RT2012.



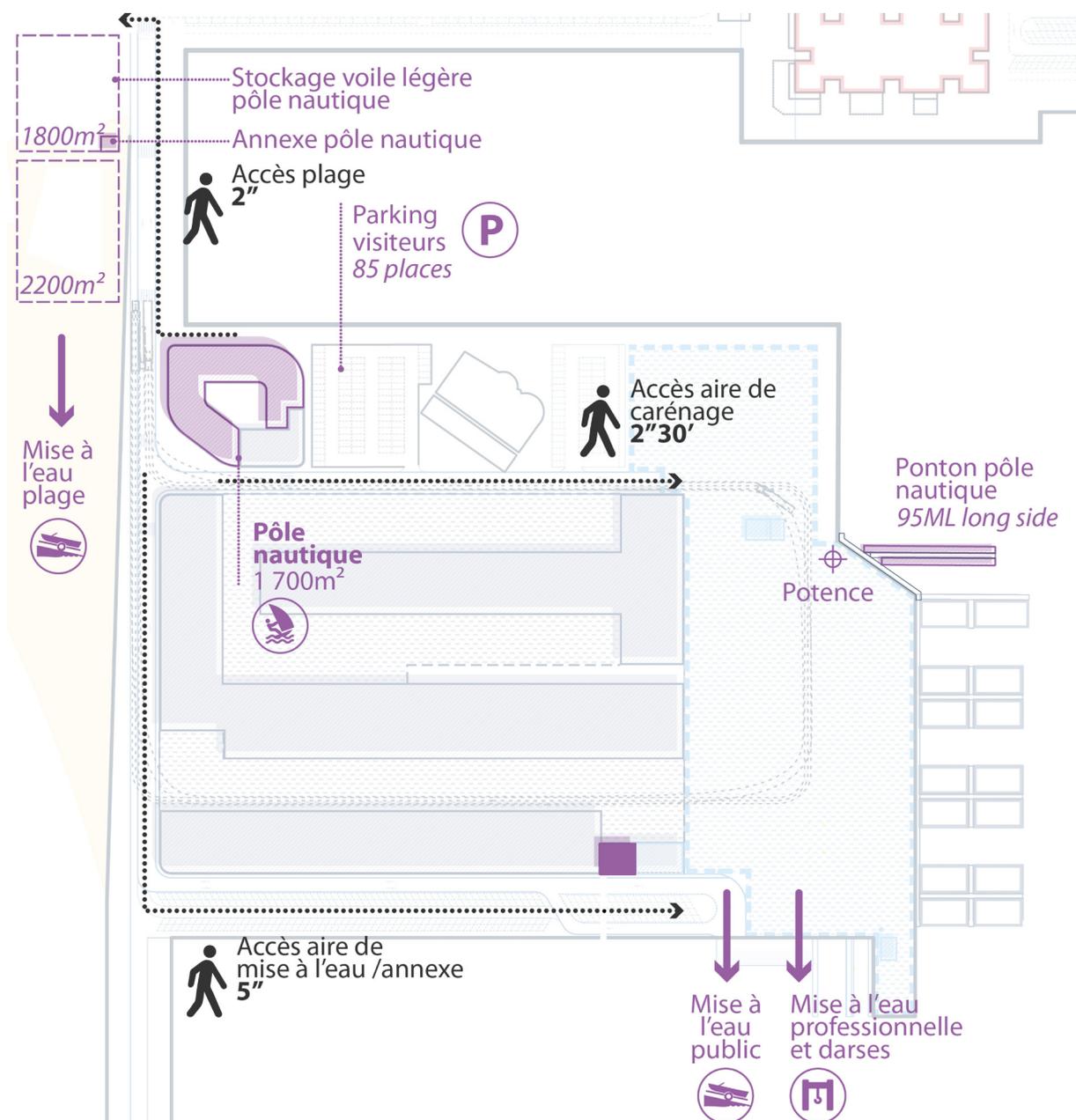
**La presqu'île Baumel au coeur du port
avant/après**



LE POLE NAUTIQUE, OUVERT A TOUS PARTICIPE A LA DYNAMIQUE DE LA BALL*ADE

La réorganisation du nouveau pôle nautique, stratégiquement positionné au premier plan de la presqu'île Baumel et dans la continuité de la Ball*ade offre une forte visibilité sur les activités nautiques. Le Futur pôle nautique rassemblera le Yacht Club, l'école de voile, le CEM ainsi que diverses associations nautiques. Nous imaginons sa programmation comme un tiers-lieu de la plaisance avec une terrasse haute proposant des vues uniques sur le nouveau bassin.

Ainsi le « rooftop » de la Grande Motte sur la terrasse du pôle nautique devient le nouveau lieu de vie nocturne de la ville. Au niveau du plan guide nous avons respecté l'ensemble du cahier des charges des utilisateurs : un stockage à terre côté plage, un ponton de 95 ml pour le stockage sur l'eau, un accès facilité à l'aire de carénage (avec une annexe pour le CEM) et à la mise à l'eau publique. Le pôle nautique fera l'objet d'un projet d'architecture de qualité car il est l'emblème de cette vitrine nautique.



Le pôle nautique : implantation et fonctionnement

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

06
/ 2

LA GRILLE DE MOUILLAGE

Le dimensionnement et l'implantation des installations portuaires ont fait l'objet de plusieurs mois d'études avec tous les acteurs du port. Ci-dessous est présentée une synthèse des aménagements portuaires retenus à l'issue de la phase plan guide.

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Les caractéristiques des équipements dédiés aux services portuaires retenues sont les suivantes :

- Relocaliser la station d'avitaillement au niveau du môle Baumel
- Création de deux nouvelles darses de mise à l'eau (5,5 m et 11 m)
- Création d'une cale de mise à l'eau dédiée aux professionnels (25 ml) et d'une cale de mise à l'eau publique (15 ml)
- Concentrer la zone technique sur un plan d'eau 2000 m² dédié aux quais techniques
- Maintien d'un quai franc et d'une surface de stockage/préparation sur la pointe du quai des douanes pour l'entretien des pieux

LA GRILLE DE MOUILLAGE

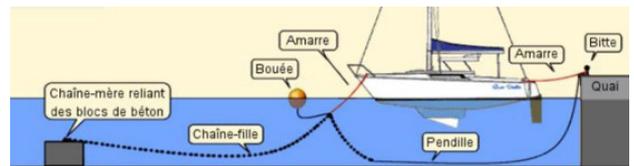
La grille de mouillage a été travaillé avec la capitainerie du port. Elle permet aujourd'hui de créer 410 postes supplémentaires et porte la capacité portuaire de la Grande Motte à 2049 anneaux. Le système d'amarrage par pieux pilotes a été conservé sur le Bassin Sud car le bassin est plus exposé aux vents. Le système d'amarrage par pendilles, présentant des dimensions de postes inférieures à catégorie équivalente, a été mis en

œuvre sur le bassin Nord 4. Enfin il est important de noter que la grille a été établie en considérant un chenal d'accès au port de 30 mètres (largeur du chenal existant). A ce titre nous rappelons que l'AIPCN (Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation) suggère une largeur minimum du chenal d'entrée comprise entre 20 et 30 mètres pour des ports ayant un nombre de mouillage inférieur ou égal à 2000 anneaux.

Au droit des zones d'accostage, les recommandations du CETMEF sur les aménagements de plaisance maritime ont été appliquées. Les chenaux présentent des largeurs de 1,5 fois la longueur du plus grand bateau accueilli sur les pannes attenantes auxquelles on retranche 1m.



Système d'amarrage en pieux



Système d'amarrage en pendilles

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	CAT	TOT
	5.0m	7.5m	10m	11m	12m	14m	16m	20m	27m	20m	
Total port en mer 2019	76	518	310	289	164	164	40	36	9	33	1639
Places supprimées	74	201	24	29	0	0	8	0	0	21	357
Places créées	1	132	175	191	99	55	64	10	3	37	767
Delta	-73	-69	151	162	99	55	56	10	3	16	410
Total port en mer 2024	3	449	461	451	263	219	96	46	12	49	2049



Zone technique dédiée à l'entretien
209m²



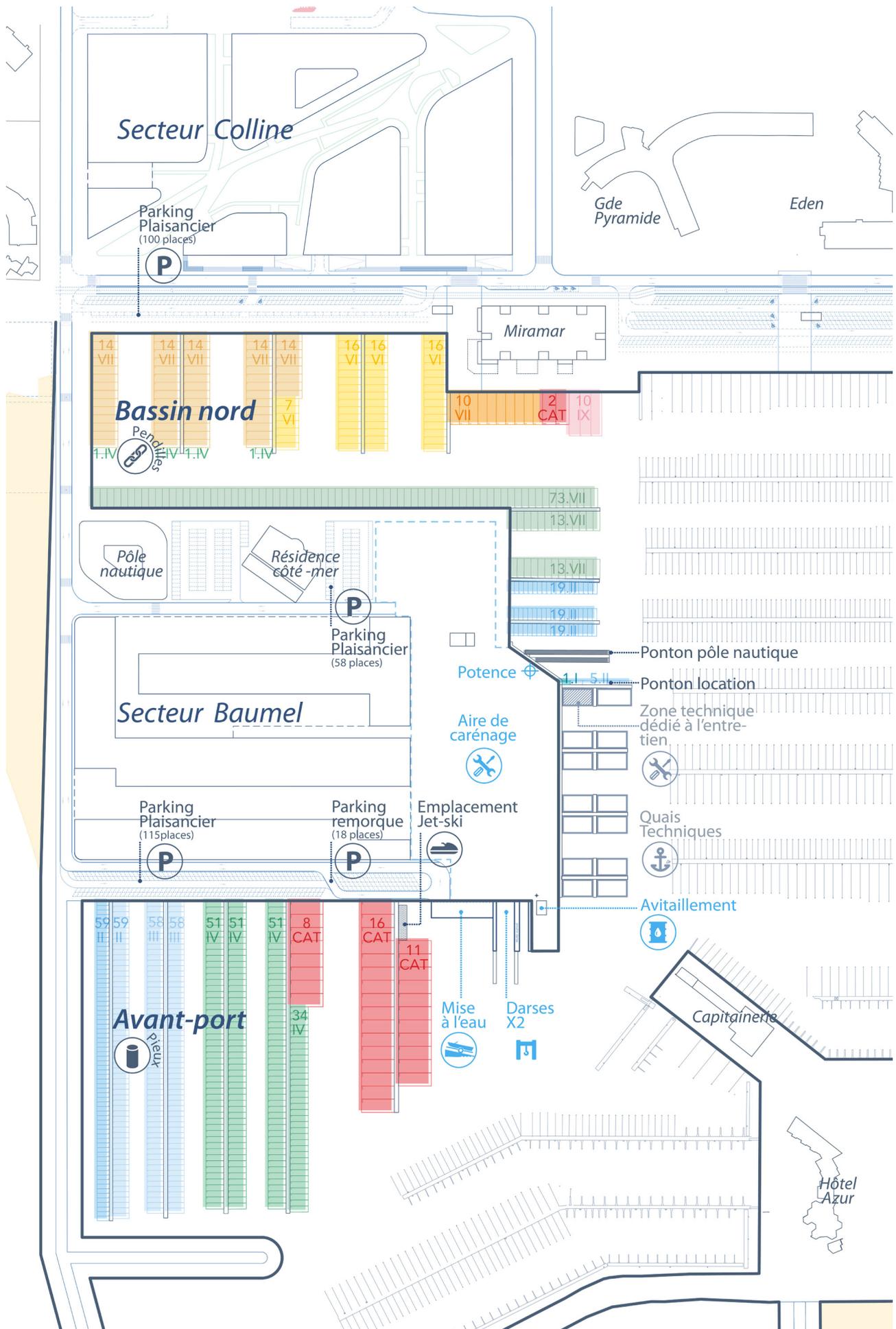
Espace professionnel
2 717m²



Espace jet-ski
108 m²



Pôle nautique ponton 95ML long side



La grille de mouillage et sa répartition



UN PORT AU SERVICE DES PLAISANCIERS

Avec la création des bassins et la grille de mouillage, le projet Ville-port se doit d'offrir aux plaisanciers une qualité de services et d'usages augmentée :

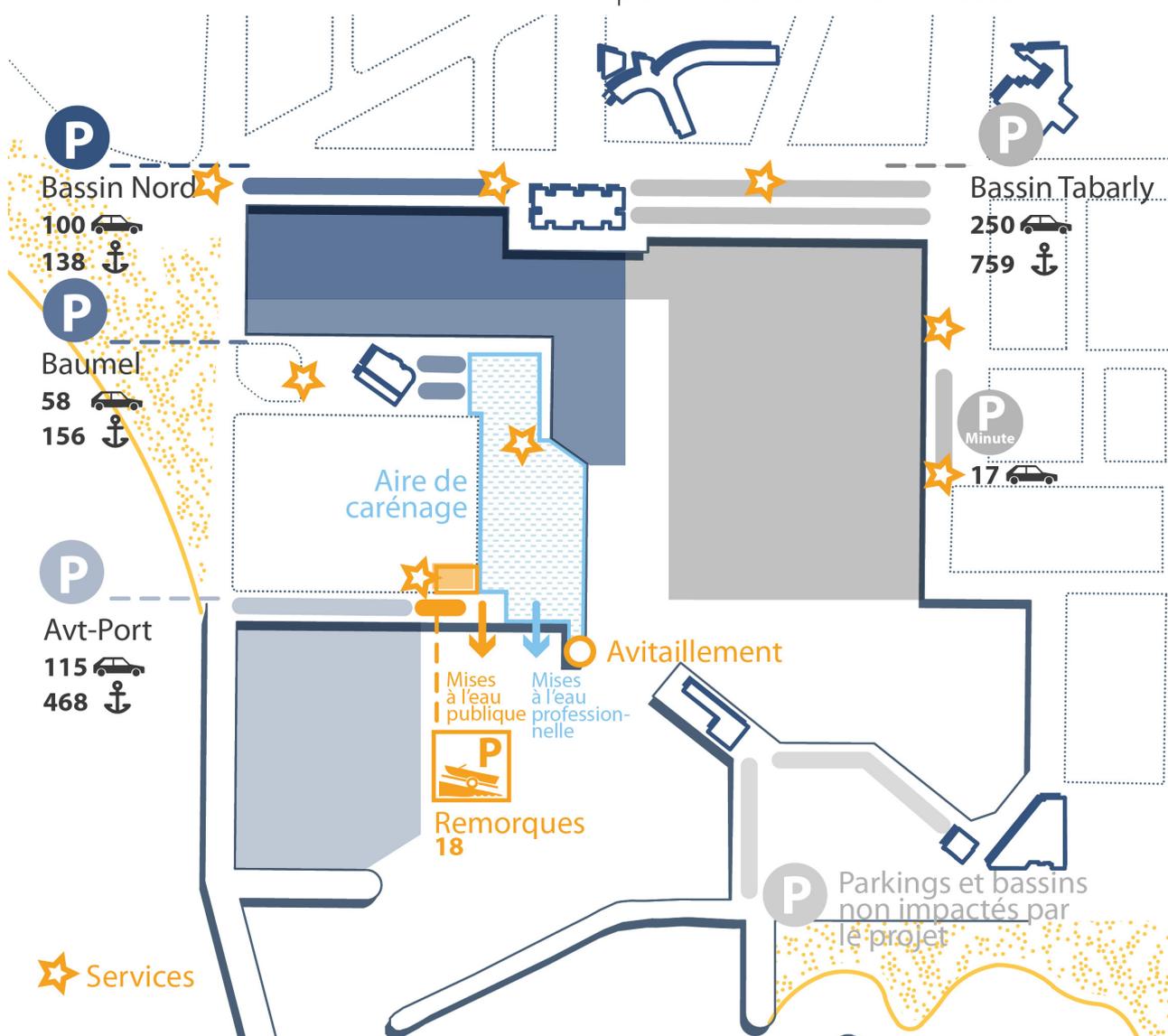
- des kiosques multiservices pour un port 2.0
- la mise en place d'un stationnement sur mesure avec une gestion adaptée.

Le stationnement répond à un ratio, 1 place pour 3 anneaux. Sur le quai Tabarly nous créons un parking paysager de 250 places répondant aux besoins des pontons A, B, C, D, E, F avec une dépose minute sur le quai G. Pompidou pour faciliter le déchargement du matériel.

Le quai Fages est équipé d'un parking paysager avec une centaine de places pouvant accueillir les

plaisanciers situés dans le bassin Nord ou ceux de l'avant-port. Au Nord de la presqu'île Baumel deux parkings sont mis à la disposition des plaisanciers du bassin nord et de l'avant-port. Ce dispositif sera accompagné d'une gestion à définir par le port, mais elle devra supprimer tout stationnement « ventouse » ou non destiné à la plaisance.

Tout au long de la Ball*ade, sur les places, des services pourront être développés, en premier lieu les sanitaires, également régulièrement disposés sur la presqu'île Baumel. D'autres équipements pourraient être imaginés à la fois pour le grand public et les plaisanciers, ils seraient intégrés dans les kiosques précédemment décrits dans ce document.



Un stationnement optimisé pour répondre aux besoins des plaisanciers

UN PORT 2.0

SMART PORT CITY

L'esprit du SMART City Port est d'ouvrir le territoire grand-mottois entre terre et mer, associer et concilier usages et usagers portuaires (plaisanciers ou professionnels) et usages urbains et habitants, et de connecter intelligemment ses composantes portuaires et urbaines, résidentielles et économiques, son environnement naturel et son environnement anthropique.

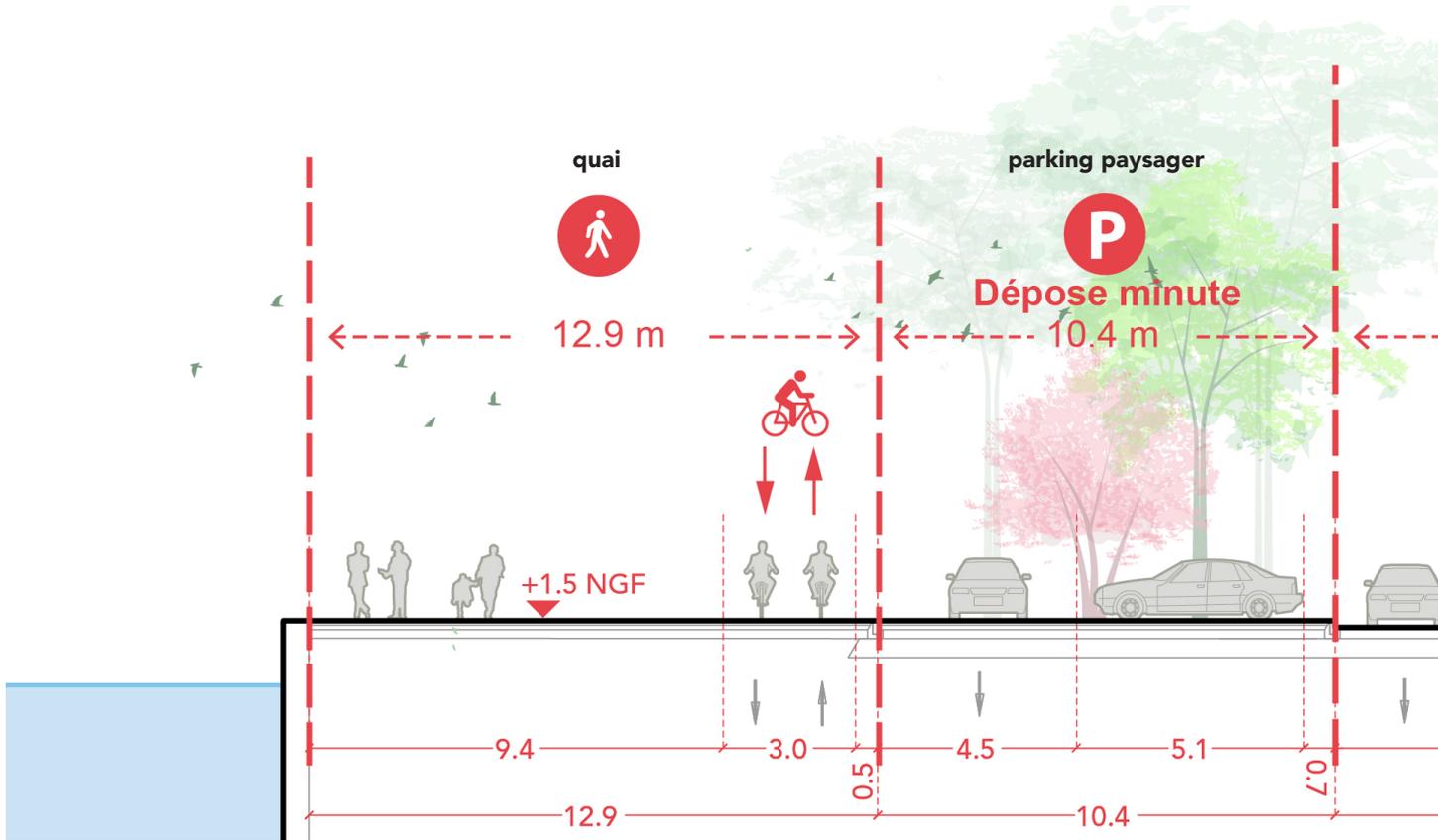
Connecter intelligemment c'est aujourd'hui l'émergence du futur des ports : le smart port de plaisance. Il apparaît donc intéressant de faciliter la communication tant physique que virtuelle afin d'informer les uns et les autres et d'améliorer les interactions entre les usagers/clientèles/pratiquants, les professionnels, les collectivités, le grand public riverain ou temporaire, etc.

À une époque où les possibilités d'extension des capacités sont limitées face à une demande qui elle-même évolue qui apparaît dans les ports de plaisance (plus grandes unités plus diversifiées ; attente accrue de services pratiquement « clé en main » par les propriétaires de bateaux en connectant au smart port système un connexion

privée sur leur bateau afin de recevoir des alertes en cas de problème à bord en leur absence, incendie, une fuite, intrusion... ; face également à de nouveaux usages (bateaux résidences, phénomène Airbnb ...), obtenir un aperçu dynamique de l'occupation permettrait également de fluidifier le remplissage et de mieux gérer et sécuriser les allées et venues tant au niveau des pontons que des espaces portuaires et publics.

Tous les équipements deviennent des objets connectés : caméras de vidéo-surveillance, accès aux sanitaires, aux pompes à carburant, aux parkings, pilotages des électrovannes dans les réseaux, affichages d'écrans d'information, etc.

Le port de la Grande Motte utilise déjà des équipements avec une gestion à distance tel que le suivi des consommations en eau et électricité pour chaque ponton et également les caméras de vidéosurveillance. Les axes de travail pour les phases à venir seront l'amélioration de la gestion de l'occupation des bassins avec identification par capteur d'amarrage des bateaux, la gestion des énergies par temporisation à l'échelle du plaisancier,



Profil sur le nouveau quai Pompidou

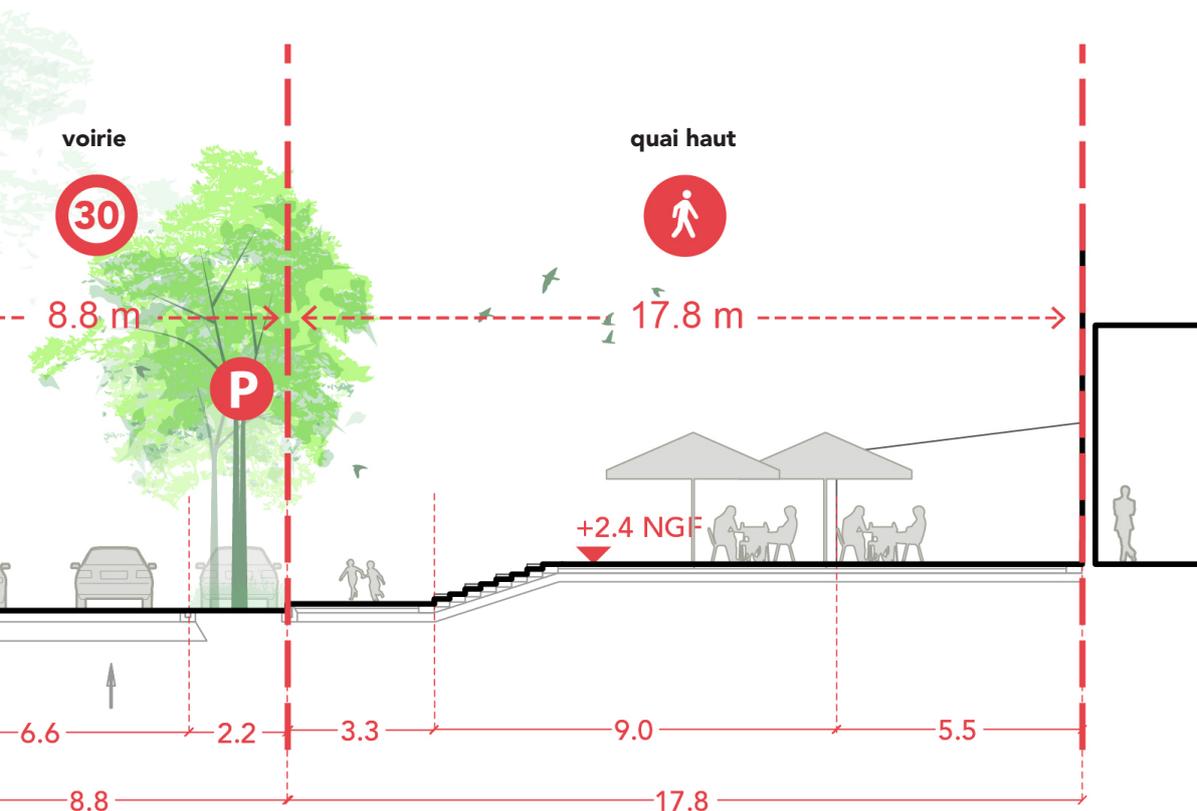
le développement de bornes interactives servant de point d'information, une gestion d'accès des parkings performante, la gestion intelligente de l'éclairage...

A ce stade se pose la question de la mutualisation des équipements et de la gestion entre la ville et le Port. La mutualisation permettrait d'optimiser les coûts d'investissement et d'exploitation des infrastructures et équipements.

A titre de retours d'expérience sur d'autres ports, les Ports Vauban au Havre, La Rochelle et les ports du Golfe du Morbihan ont adopté une smart attitude ces dernières années. Ainsi, le smart port simplifie la gestion pour la gouvernance et peut également améliorer et développer ses services à l'utilisateur. Un rapprochement pourra avoir lieu de l'UPACA et le CR PACA qui a réalisé un travail exploratoire en 2017, à partir d'un port témoin aux Saintes-Maries-de-la-Mer.

Dès lors que cette approche collaborative est acceptée par les parties prenantes, il sera possible

d'en tirer l'expérience nécessaire pour construire le futur du port de la Grande Motte dans ses dimensions actuelles et futures, en connexion avec son territoire. La mise en œuvre du SMART Port sera à affiner durant la conception du projet. Cependant avant la mise en place des objets connectés, il est indispensable de construire l'infrastructure.



L'AIRE DE CARÉNAGE OPTIMISÉE

L'aire de carénage utilisée majoritairement par les entreprises de la Halle Nautique avec une mise à disposition pour le CEM et les plaisanciers, se déploie sur une emprise de 1.9 ha dans une forme compacte.

L'actuelle aire de carénage est située sur l'avenue R. Fagès. Elle communique avec la zone technique par la voie publique, des va-et-vient qui impactent la circulation, particulièrement en période estivale, et crée des situations dangereuses.

Le projet Ville-port propose une implantation sur l'ancien terre-plein Ouest en interface avec la Halle Nautique et les pontons K, L, M, N, O, P dédiés aux professionnels ce qui la rend autonome et isolée des flux et modes doux du grand public. 81 postes sont répartis en deux catégories pouvant accueillir tous les types de bateaux présents dans le port. Le projet prévoit le déplacement de la station d'avitaillement, aujourd'hui vétuste, sur la pointe des Douanes pour libérer de l'espace sur l'aire de carénage. L'aire sera également accompagnée de service tel qu'une déchetterie, une annexe au hangar du port, des espaces de stockage et des sanitaires.

Toutes ces optimisations créent une aire de carénage compacte et efficace.

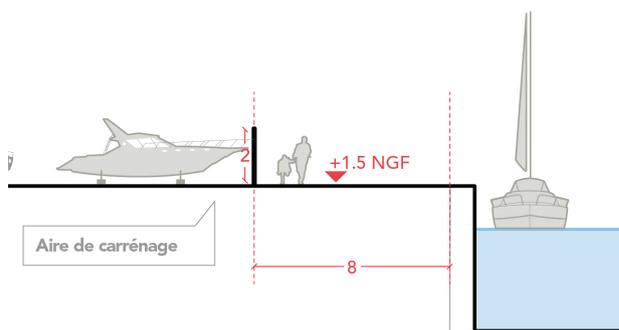
MISE A DISTANCE

La mise à distance du public vis-à-vis des activités de carénage est recommandée. La délimitation par une clôture va permettre de protéger au mieux les usagers des simples promeneurs. Une largeur de 8 m est préconisée pour mettre à distance le quai piéton et les pontons plaisanciers de l'aire de carénage. La clôture sera à définir dans la suite des études mais devra répondre aux prescriptions suivantes :

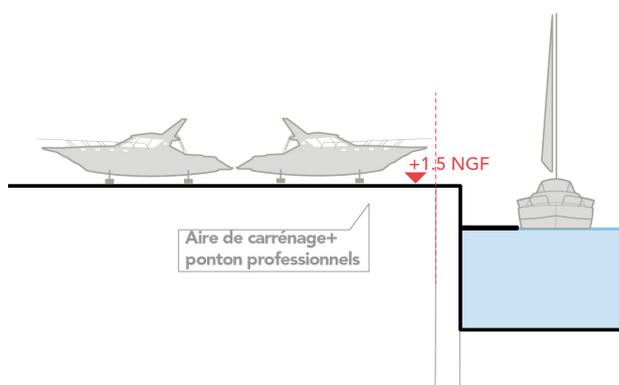
- Voir sans être vu : la bonne hauteur (1.8 m ou 2 m) sera requise, afin de limiter les projections.
- Protéger sans occulter, éviter les surfaces lisses au vu du linéaire : cette clôture devra s'intégrer à l'environnement.



Retrouver l'inscription Balladurienne



Coupe de principe: interface avec les pontons plaisanciers



Coupe de principe: interface avec les pontons techniques



Une clôture support d'usage

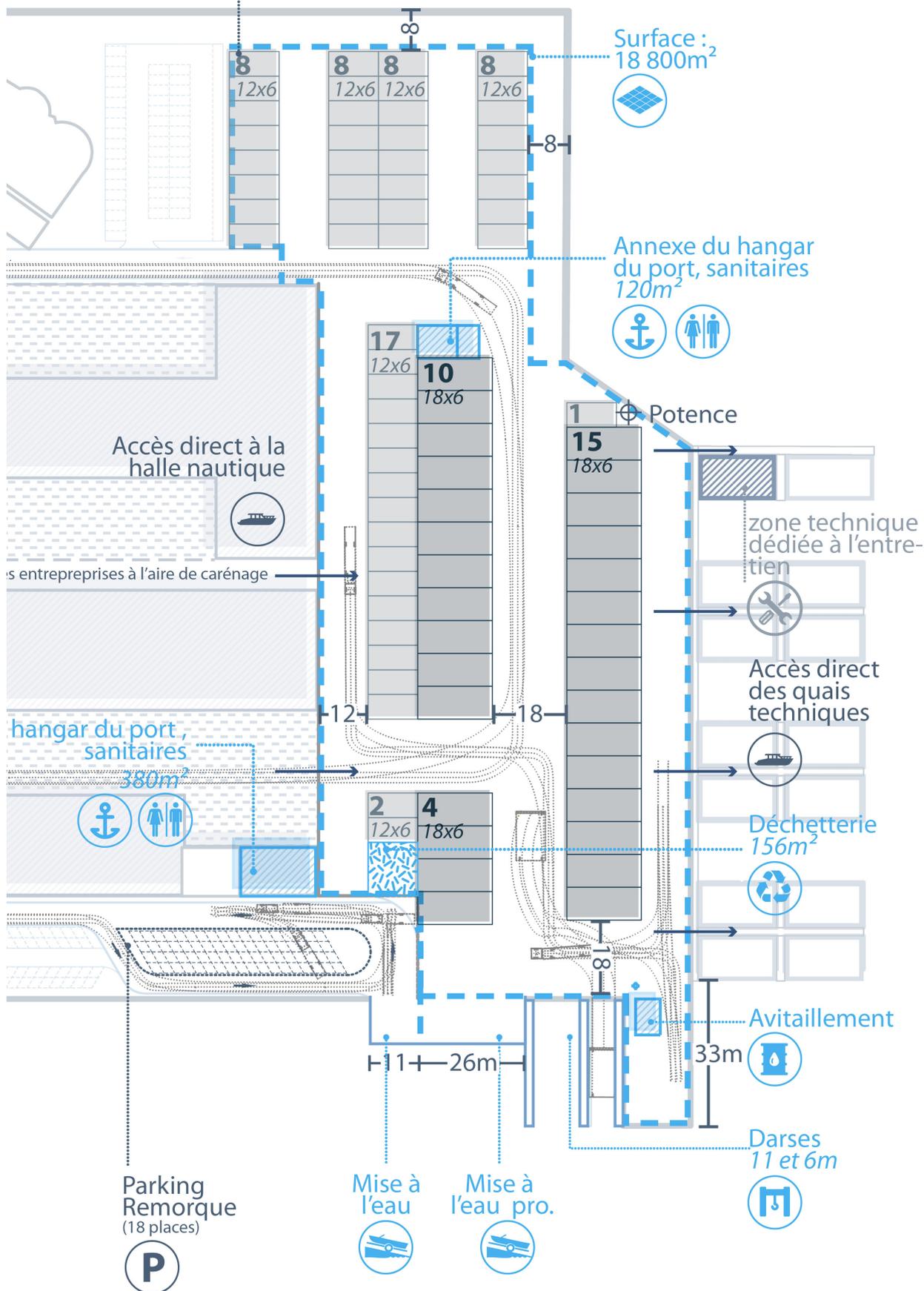


Une clôture reflet d'un paysage

81 postes

 29 postes 18x8

 52 postes 12x6



L'aire de carénage optimisée

PLAN DE SYNTHÈSE

Comme exprimé précédemment, la création de deux nouveaux bassins, une grille de mouillage fonctionnelle, une aire de carénage optimisée, une halle nautique performante, un pôle nautique révélé, sont autant d'actions favorables à la réussite d'un port capable de concurrencer les destinations voisines.

Le projet de port agrandi met en valeur les activités et l'économie du nautisme pour faire de la Grande Motte un pôle d'excellence.

 Halle nautique

 Bâtiments

 Espace extérieurs

 Aire de carénage

 Bâtiments

 Espace extérieurs

 Poste 18x8m

 Poste 12x6m

 Pôle nautique

 Bâtiments

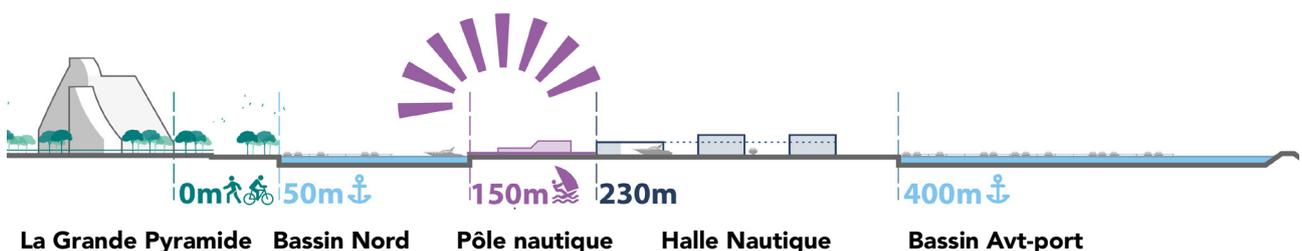
 Espace extérieurs / Stockage

 Grille de mouillage

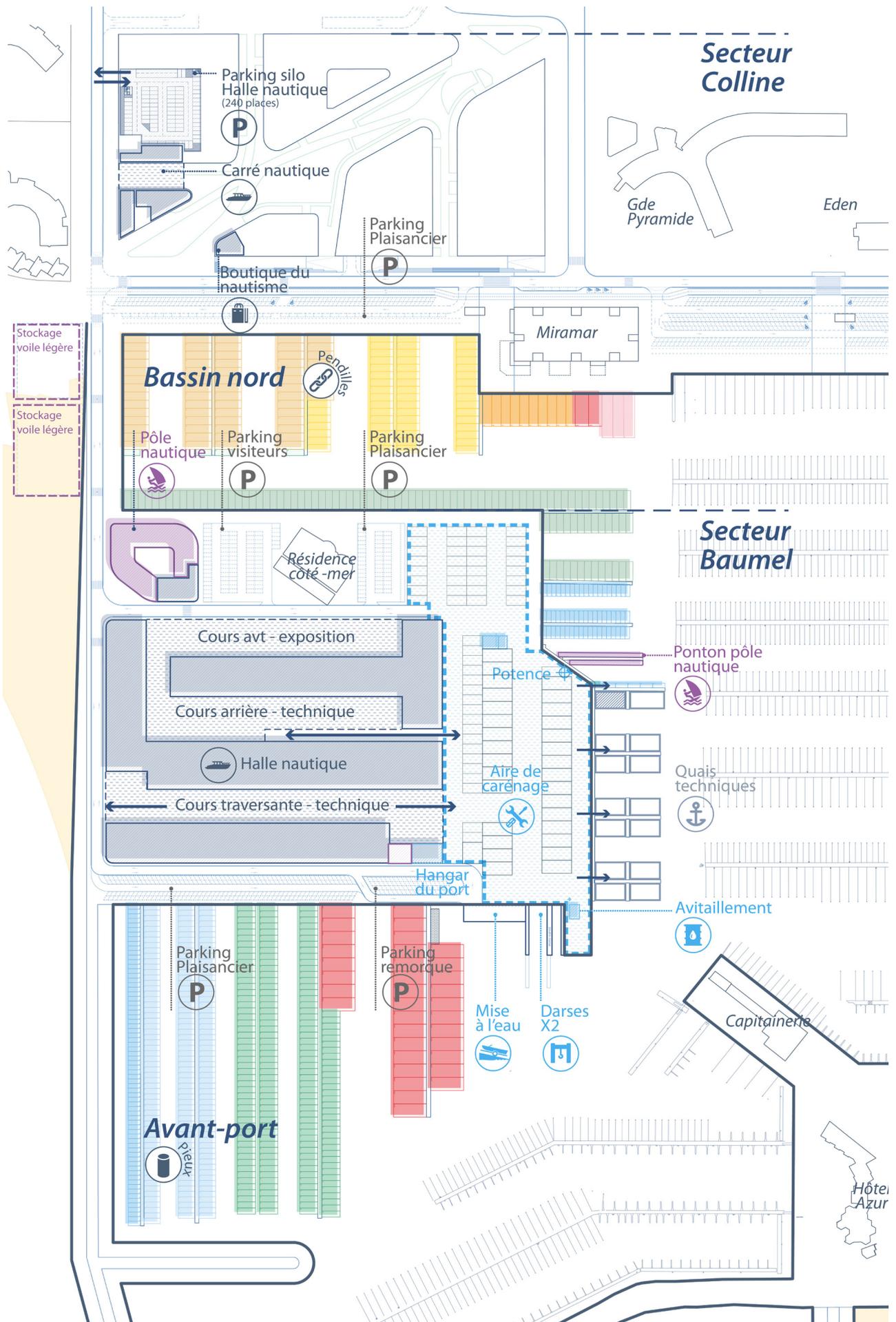
I 5.0m II 7.5m III 10m IV 11m V 12m

VI 14m VII 16m VIII 20m IX 27m CAT 20m

PRO JET



Nouveau profil: la presqu'île et les nouveaux bassins



Plan de synthèse des installations portuaires

CREATION DES OUVRAGES MARITIMES ET EXTENSION DE LA PRESQU'ÎLE BAUMEL : VERS UNE VALORISATION DES MATERIAUX

Dans une approche de développement durable avec notamment la « valorisation des matériaux de déconstruction », il a été identifié différentes sources potentielles de matériaux à valoriser :

- Les sédiments issus des dragages/excavations associés à la réalisation des nouveaux bassins de plaisance.
- Les matériaux issus de la déconstruction de la digue Ouest actuelle.

Les motivations principales de cette approche sont de répondre tant que possible aux sollicitations d'écoconception et principes de développement durable tels que préconisés aujourd'hui dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement. En effet, les ouvrages maritimes et portuaires se doivent d'être conçus en répondant à la fois aux critères fonctionnels demandés tout en cherchant à minimiser leurs impacts sur l'environnement et de s'appuyer sur la déclinaison de la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser). L'ingénierie à biodiversité positive est un concept relativement récent où l'écoconception se doit de concevoir techniquement des projets en considérant les préoccupations écologiques globales et locales.

Pour ce qui concerne les ouvrages maritimes du projet d'extension du port, cette approche s'est focalisée sur les orientations suivantes :

- la « valorisation des matériaux de déconstruction et produits de dragage » dans la conception des nouveaux ouvrages,
- le respect de l'environnement en limitant le bilan carbone (réduction des émissions de GES) et en réduisant :
 - l'amené et l'apport de nouveaux matériaux issus de sources d'approvisionnement situés à distance du site de projet,
 - l'évacuation à longue distance de matériaux pollués,
- le respect de l'économie du projet en cherchant à équilibrer les déblais avec les remblais et à choisir une solution technique fiable de moindre coût pouvant être réalisée de manière garantie.



Légende

- POINTS_PC
- POINTS_GRAN

Source : IGN, BPH, NOAA
Cartographie / Mise à jour : O.C.E., 2015
Datum / Projection : RGF 93 / Lambert 93
Echelle : 1/10 000
Version 2 du 16/07/2015

Nom	LONGITUDE	LATITUDE
GRAN01	4.89130	43.48500
GRAN02	4.89130	43.48510
GRAN03	4.89090	43.48510
GRAN04	4.89200	43.48710
GRAN05	4.87900	43.50020
GRAN06	4.87900	43.50040
GRAN07	4.88140	43.50200
GRAN08	4.88130	43.50200
GRAN09	4.88410	43.50200
GRAN10	4.88710	43.50200
GRAN11	4.89210	43.50240
GRAN12	4.89080	43.50250
GRAN13	4.89730	43.50410

Nom	LONGITUDE	LATITUDE
PC18	4.87790	43.54280
PC19	4.87950	43.54280
PC20	4.87950	43.54400
PC21	4.87950	43.50050
PC22	4.87950	43.50050
PC23	4.87750	43.50050
PC24	4.87750	43.50050
PC25	4.87800	43.50050

EXCAVATION & DRAGAGE DES BASSINS PORTUAIRES

Le projet inclut la réalisation de 2 bassins portuaires
- bassin 1 situé au Nord de l'aménagement
- bassin 2 situé au Sud

Les profondeurs à l'Ouest du port actuel étant relativement faibles (<2,5 m), un dragage sera nécessaire sur l'emprise du nouveau bassin portuaire 1.

Ces deux bassins qui seront excavés et/ou dragués à la cote -3,5 mNGF vont générer des déblais et la mobilisation d'un volume significatif de matériaux dont principalement des sables. Les analyses préalables des matériaux en place constituant ces zones d'excavation laissent entrevoir une opportunité de valorisation de ces matériaux par leur réutilisation sur site pour les nouveaux aménagements.

D'après l'étude d'OCE 2015, les sédiments à l'Ouest de la digue Ouest existante sont des sables fins (160-200 µm) qui comportent très peu de fractions vaseuses <63 µm, et non contaminés par rapport aux seuils N1/N2 de l'arrêté du 09/08/2006.

Au regard des analyses sur lixiviats, ils entrent dans la catégorie des matériaux non inertes et non dangereux (CSD classe 2) en cas d'élimination en filière terrestre agréée, comme c'est le cas généralement pour les sédiments marins.

Les sédiments ne présentent pas de contamination et peuvent être réutilisés. La totalité des matériaux excavés du bassin portuaire 1 sont donc considérés réutilisables et valorisables.

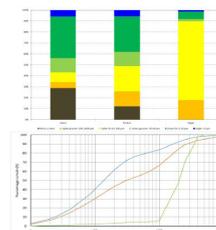
Ces matériaux pourront donc être réutilisés sur site pour l'aménagement et le terrassement du nouveau terre-plein de la Halle Nautique, et également pour le rechargement des « nouvelles plages Ouest et Est », tant que la granulométrie est comparable à celle en place. Ils pourront aussi être réutilisés pour tous les aménagements côtiers sur un site non sensible

vis-à-vis des eaux souterraines. Ainsi, ce sont environ 25 000 m³ de matériaux qui ont été considérés réutilisés dans l'extension de la presqu'île Baumel et 100 000 m³ de matériaux pour la réalisation des plages Ouest et Est.

D'après les résultats de l'étude CASAGEC 2017, les sédiments du port sont en revanche contaminés par le cuivre et le TBT, principalement dans l'échantillon « darse » en fond de port où le bassin va être agrandi, et présentent un taux d'envasement important (fines >40%). L'étude ne précise pas s'il s'agit de prélèvements superficiels ou par carottage. Il n'y a aucune analyse permettant d'envisager une élimination à terre.

PARAMÈTRES PHYSICO-CHIMIQUES DU SÉDIMENT

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE 2016



- 2016
- PONTON P
- DARSE
- FLÈCHE SÉDIMENTAIRE

PRÉCONISATION DE DRAGAGE DU PORT DE LA GRANDE MOTTE



- 2016
- PONTON P
 - VASE SABLEUSE
 - CUIVRE > N1 SUR ÉLÉMENTAIRE
 - CUIVRE > N2 ENRASSEMENT
- DARSE
 - VASE
 - > N1 SUR PCB 101 ET ACÉNAPHTHÈNE
 - > N2 SUR CUIVRE ET TBT
- FLÈCHE
 - SABLES FINS
 - BONNE QUALITÉ

Avec ces résultats d'analyse physico-chimique des matériaux, on constate que les sédiments présents au fond de la darse présentent globalement des niveaux de contamination importants (supérieurs au niveau N2 de la loi sur l'eau – arrêté du 09/08/2006 et ses arrêtés complémentaires). Les contaminants principaux sont les métaux lourds (cuivre, mercure, plomb), les hydrocarbures aromatiques polycycliques, et ponctuellement les PCB. Les sédiments de la darse présentent donc des niveaux de contamination et doivent être considérés comme pollués.

Toutefois, l'excavation concerne une emprise bien plus large que celle des prélèvements et dont une large partie terrestre composée de matériaux sans peut-être d'analogie avec ceux de la darse actuelle. De ce fait, les matériaux à excaver n'ont pas été considérés pollués en totalité mais partiellement et un volume non négligeable (80 %) a toutefois été considéré réutilisable.

Cette hypothèse peut être vue comme optimiste et sera à confirmer avec les études ultérieures. Sur les 130 000 m³ environ que représentent l'excavation du bassin Nord et Sud, seul un volume de 26 000 m³ a été considéré pollué et à évacuer vers un centre de traitement type Beaucaire.

ANALYSE DES MATÉRIAUX DE DÉCONSTRUCTION

Le scénario d'aménagement prévoit la démolition d'une partie de la digue existante Ouest avec la déconstruction d'environ 35 000 m³ de matériaux granulaires (enrochements et noyau de digue), volume estimé sur la base de la coupe type donnée dans le programme pour l'ouvrage existant et les relevés 3D des ouvrages réalisés par Casagec en juin 2018.

Ainsi, il est prévu que les matériaux issus de la démolition partielle de la digue Ouest existante soient réutilisés dans le projet de la façon suivante :

- les enrochements de carapace et sous-couche seront retirés et classés afin d'être réutilisés sur les nouveaux ouvrages :
- nouvelle digue de protection sur la même zone,
- nouveaux ouvrages côtiers situés sur la zone Est de l'aménagement
- Le tout-venant sera classé puis réutilisé
- en revanche tous les autres blocs (ex : éventuel bloc béton et/ou bloc avec armature) seront évacués vers des centres de déchets appropriés,

Toutefois, compte-tenu de la possibilité d'avoir des enrochements cassés, fissurés, non calibrés, ou non récupérés pour faute d'enfouissement dans les fonds marins sableux, seuls 70% des matériaux issus de la déconstruction de la digue existante ont été considérés réutilisables.

A ce stade, ces matériaux ont été répartis en 2 catégories :

- enrochements >2t : enrochements pouvant constituer la carapace de la nouvelle digue ou des nouveaux ouvrages côtiers,
- enrochements <2t : enrochements pouvant constituer la sous-couche, butée ou même noyau de ces mêmes ouvrages.

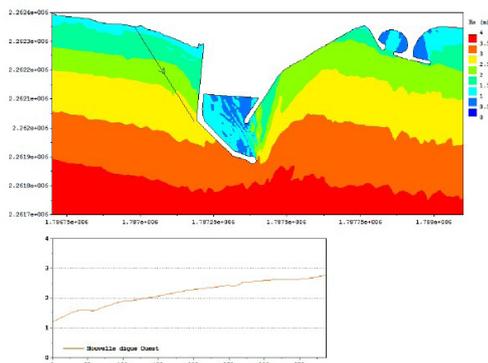


figure 14 : profil des Hs devant la future section de digue pour une extension à l'Ouest

NOUVELLE DIGUE DE PROTECTION DU PORT

Les études préalables d'Océanide (2014) ont montré que la future digue serait exposée à des hauteurs de houle pouvant varier de 2,2 m à 3,3 m le long du tronçon et extrémité de l'ouvrage (voir figure ci-dessous et tableau page 17 de l'étude).

Afin de limiter l'agitation dans l'avant-port, il faudra au minimum prévoir les aménagements suivants :

- Rehaussement de la digue Ouest afin de réduire les franchissements :

- Ajout d'un tenon au droit de cette nouvelle digue Ouest afin de protéger le nouveau bassin portuaire.

De ce fait et à l'appui de calculs de run-up, il est préconisé par le programme de rehausser la crête de la nouvelle digue ouvrage à une cote de +3,9 m NGF. Cette valeur a été retenue à ce stade et sera à confirmer lors des phases ultérieures de conception.

La nouvelle digue Ouest de protection est composée de trois tronçons distincts, les travaux prévus à ce stade sur chaque tronçon sont les suivants :

- L'extrémité de la digue correspondra à la digue existante, elles sera à rehaussée (voir ci-avant),

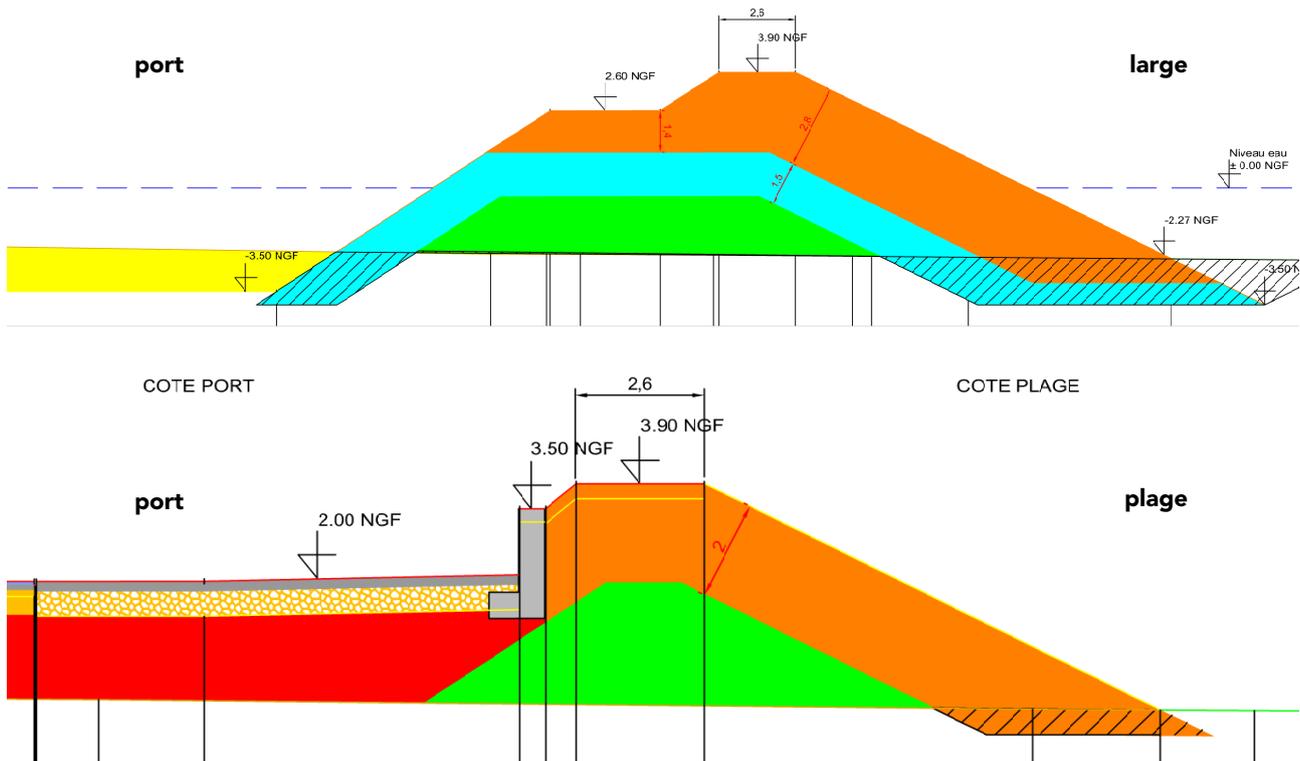
- Le tronçon intermédiaire correspond à la digue située au niveau du bassin Sud. Compte-tenu de l'orientation des pontons flottants du nouveau bassin portuaire il n'est pas nécessaire d'avoir une digue avec couronnement ou voie de roulement.

De ce fait, la digue sera de protection semblable à l'existant mais rehaussée pour réduire les franchissements à la cote +3,9 mNGF,

- L'enracinement de la digue (secteur bassin Nord, Baumel) proposera toutefois une voie de roulement et la carapace sera adaptée le long de ce tronçon en fonction de l'exposition à la houle et position de la plage Ouest. La carapace sera séparée de la voie par un muret béton de 1,5 m de haut en moyenne. La cote de protection de la digue est fixée à ce stade à la cote + 3,9 mNGF.



La digue Ouest existante



Coupe sur la digue reconstituée

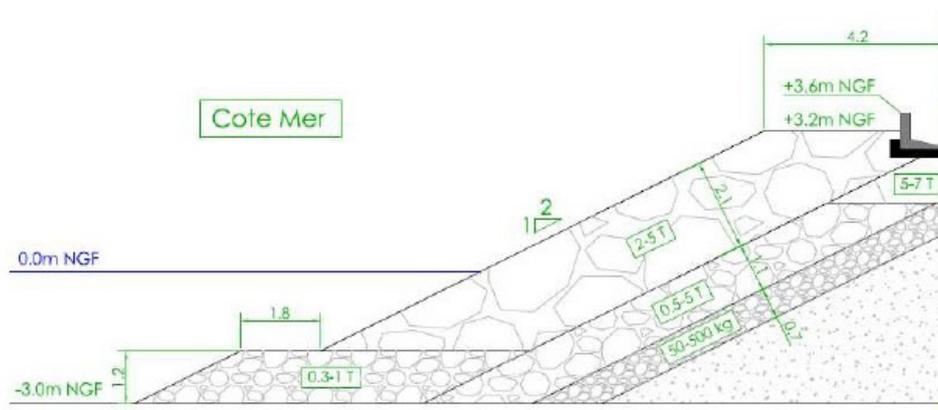
LA DIGUE EST

Concernant la digue est, elle est composée de deux tronçons :

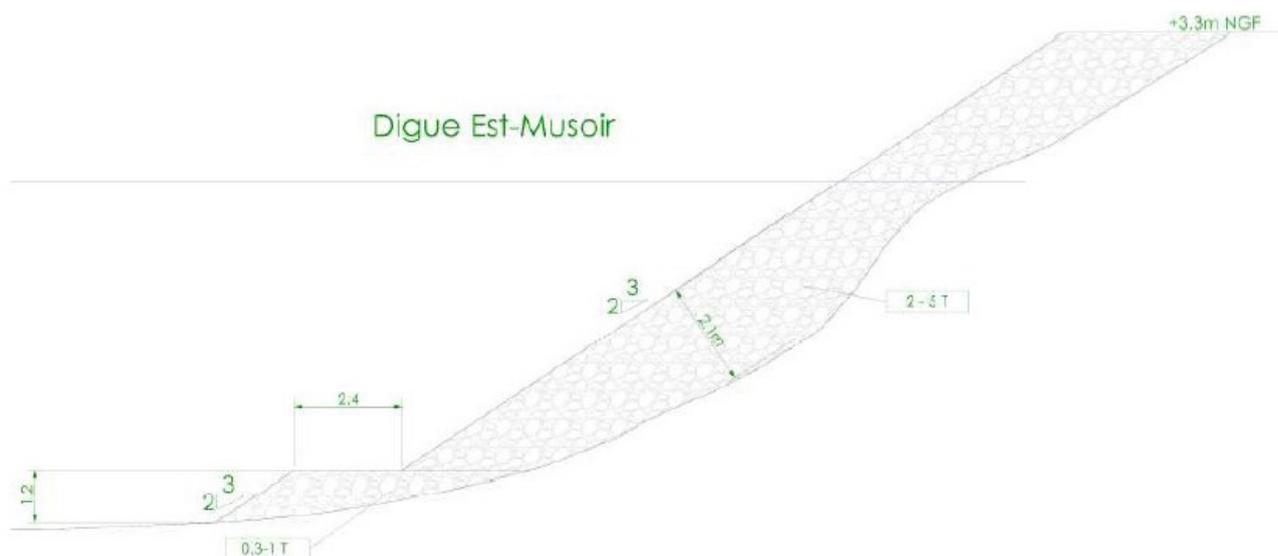
- La jetée correspondant à la partie délimitant le large du port sur un linéaire de 325 ml entre le musoir et l'enracinement de la digue : ce tronçon sera rechargé conformément aux études d'Océanide.
- La digue de protection de l'esplanade Justin sur un linéaire de 250 ml jusqu'à l'épi de la plage du Point zéro : sur ce linéaire, il n'est pas prévu de réfection compte tenu de la création de la plage est qui permet de s'affranchir d'opération significative de confortement. Si la plage Est n'était finalement mis en place, des travaux de confortement seront à prévoir.



La digue Est existante



digue Est section courante/ profil de confortement



Musoir de la digue Est/ profil de confortement

COURANTOLOGIE ET AGITATION

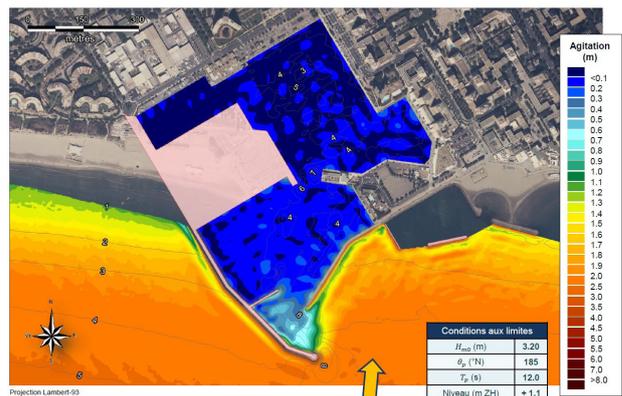
A noter qu'en parallèle du plan guide, des études maritimes ont été menées sur la modélisation des conditions de propagation et d'agitation aux abords du port et dans le port, la courantologie à l'intérieur du port et la sédimentologie. Les principales conclusions de ces études sont les suivantes :

Concernant les études de propagation et d'agitation, les modèles de calculs ont permis de valider Les critères d'agitation admissibles sur toutes les zones d'analyse, pour toutes les configurations. L'état projet aboutit à des agitations seulement très légèrement supérieures à l'état actuel (de l'ordre du centimètre), mais restant bien inférieures aux critères, le seuil de confort (0,15 m) n'étant excédé que dans le bassin sud-est en conditions cinquantennales.

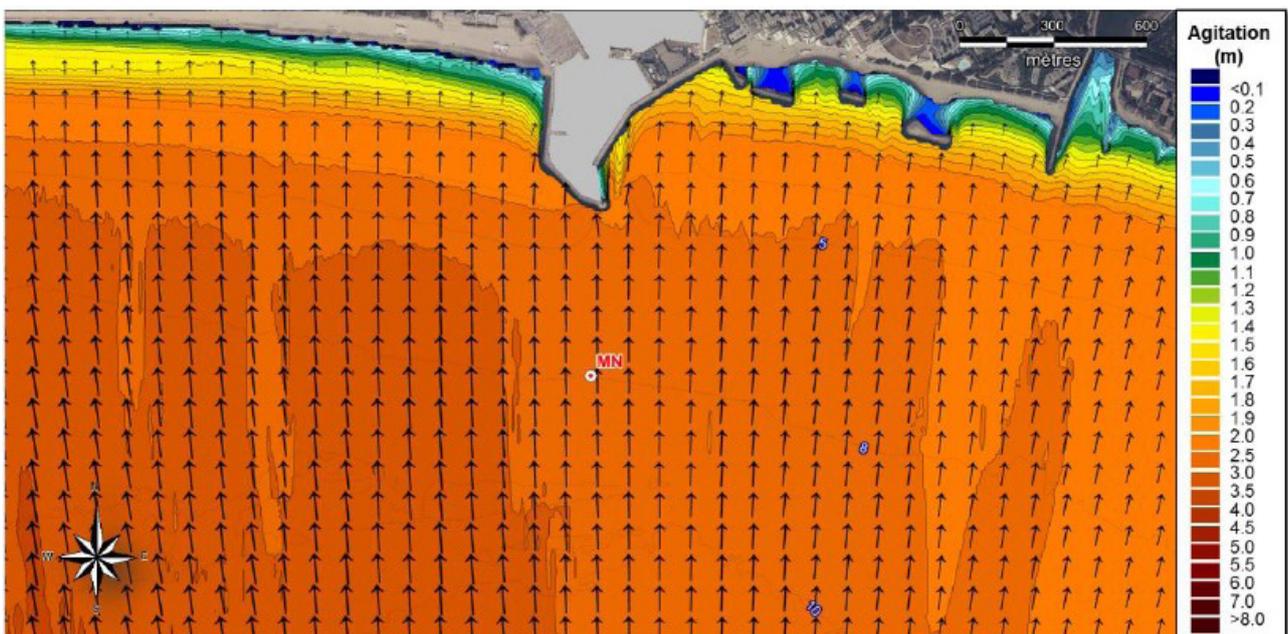
Une variante d'aménagement qui consiste à décaler le tenon 35 mètres vers le Sud et réduire son linéaire à 90 mètres a également été testée. Les résultats sont assez satisfaisants puisque cette configuration rabaisse légèrement l'agitation par rapport à l'état projet, tout en agrandissant le bassin sud-est et en maintenant un accès semblable à celui de l'état actuel.



Agitation portuaire « Etat projet » sous houle cinquantennale de provenance Sud Est



Agitation portuaire « Etat projet variante 1 » sous houle cinquantennale de provenance Sud Est



Exemple d'épure de houle sur l'emprise de la grille locale le 16/12/1997 à 00h UTC

ETUDE DE RECIRCULATION

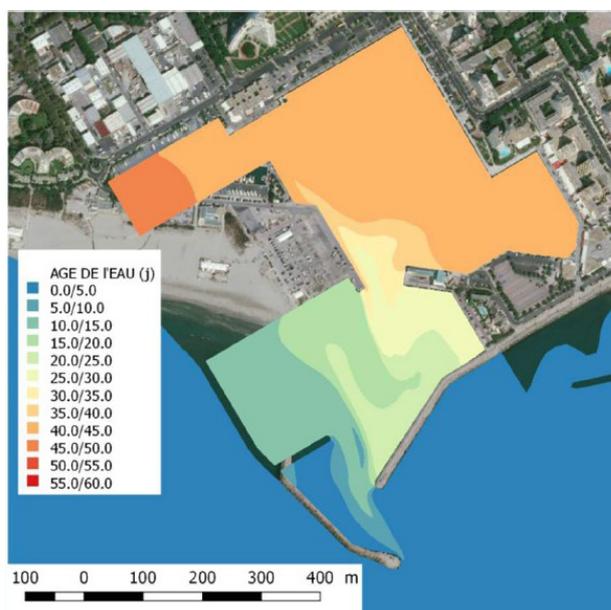
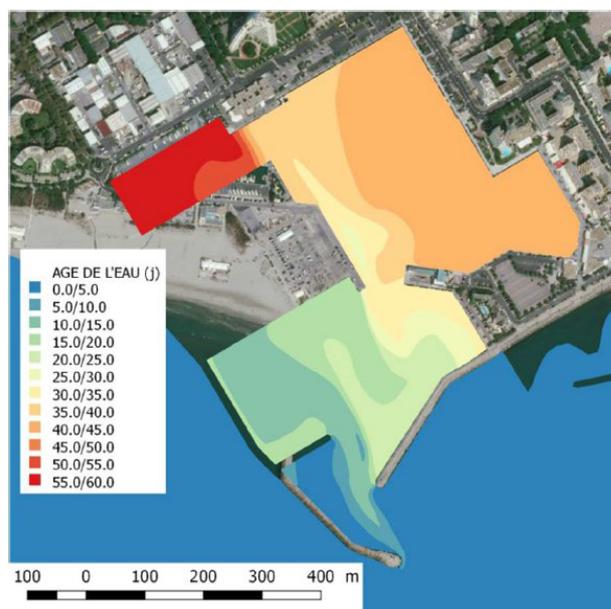
L'étude de recirculation a pour objectif de vérifier que la configuration de l'état projet n'induit pas une dégradation du renouvellement des masses d'eau du port par rapport à l'état actuel et d'apprécier la forme des futures plage Ouest et Est après réalisation des aménagements.

Concernant le volet renouvellement, les modèles numériques ont permis de mettre en exergue un renouvellement des eaux du port faible dans l'état actuel et dans l'état projet quelques soient les conditions testées. Pour les conditions sans « vent », de vents du Nord et de vents du Sud, on observe une légère dégradation du renouvellement des eaux dans l'état projet par rapport à l'état actuel. Cette dégradation est principalement imputable au positionnement excentré du nouveau bassin nord duquel les eaux n'arrivent pas à s'écouler.

Par vents d'Ouest, le renouvellement des eaux est nettement amélioré dans l'état actuel comparé à l'état projet. Cette amélioration est imputable au fetch augmenté grâce à la création du bassin nord lorsque les vents soufflent dans cette direction.

Pour améliorer la recirculation des eaux dans le bassin nord, nous préconisons la mise en place d'un dispositif dit compensatoire qui consiste en l'installation de deux agitateurs (hélice de diamètre 766 mm) positionnés sur le fond et l'entrée du bassin Nord.

Ce dispositif a été examiné pour l'un des scénarii océano-météo les plus critiques en termes de renouvellement des eaux du bassin nord. Les résultats montrent une amélioration significative du renouvellement des eaux dans le bassin nord puisque l'âge des eaux est diminué de l'ordre de 10 jours par rapport à l'état projet sans agitateurs. Ils montrent également une harmonisation d'ensemble de l'enceinte portuaire en augmentant sensiblement les échanges entre le bassin nord et le reste de l'enceinte portuaire.



Renouvellement des eaux portuaires « impact du dispositif compensatoire »

ETUDE DE SEDIMENTOLOGIE

L'étude sédimentologique s'est attachée à estimer des risques d'envasement et/ou de sédimentation du port en configuration projet, analyser l'impact des aménagements sur l'équilibre des plages Est et Ouest (sédimentation, érosion) et optimiser de la mise en œuvre des nouvelles plages Ouest et Est. Les conclusions sont les suivantes :

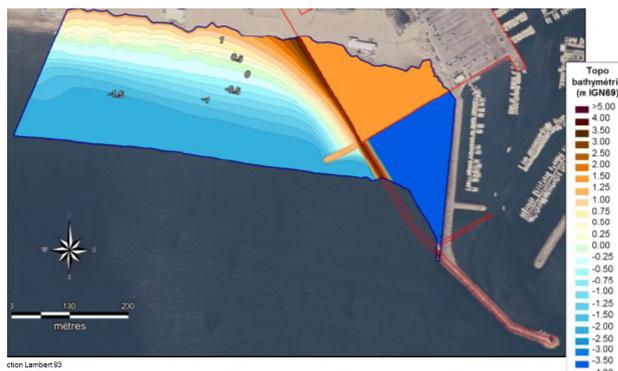
- Concernant le transit littoral (état actuel) : Le transit littoral effectif résultant au droit du port de la Grande-Motte, orienté d'Ouest en Est, s'est amenuisé au cours du temps : de l'ordre de 45 000 m³ à l'inauguration du port en 1967, il est aujourd'hui de l'ordre de 5 000 m³ au droit de la plage Ouest du port.

- Concernant les risques de sédimentation du port en configuration projet : Ni l'emprise au Sud de la digue principale ni l'orientation de la passe ne sont modifiées par le projet. De plus, l'extension portuaire ne va pas modifier la profondeur de fermeture. Ainsi, le risque de sédimentation du port reste quasi-inchangé par rapport à la situation actuelle. Par ailleurs, la côte de dragage du nouveau bassin, proche de celle existante, n'est pas de nature à perturber la courantologie au sein du port.

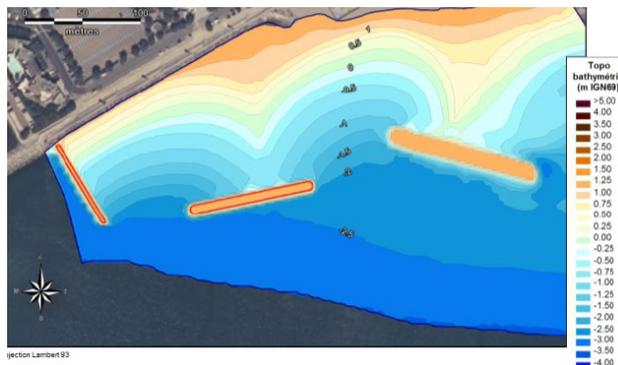
- Concernant la nouvelle plage Ouest: en configuration projet la nouvelle plage Ouest aura une forme en plan rectiligne relativement similaire à l'état actuel et devrait peu s'incurver. En effet, les modélisations montrent que la plage ne basculera pas naturellement le long de la nouvelle digue. Pour piéger un volume de sables significatif, créer une accumulation importante le long de la nouvelle digue Ouest et créer un rechargement de sable tout le long du linéaire de la zone technique, il apparaît nécessaire de construire un ouvrage côtier de type épi en enrochements de 75 ml environ, disposé perpendiculairement au terre-plein. Cet ouvrage (dit « épi » ou « tenon ») aurait pour effet de créer un nouveau point de diffraction de houle et de faire ainsi basculer la forme de plage contre la nouvelle digue Ouest.

- Concernant la nouvelle plage Est en configuration projet : Dans un contexte érosif (aval du transit intercepté par les digues du port) et considérant un transit résultant allant de l'Ouest vers l'Est, la création d'une plage à l'Est du port nécessite des ouvrages côtiers pour maintenir le sable en place.

- Concernant les enjeux réglementaires : Les plages Ouest et Est sont un axe de développement architectural important du projet Ville-Port tel qu'envisagé par le groupement (« Ball*ade de plage en plage »). Cependant le préfet questionne, dans un courrier en date de décembre 2018 adressé à la mairie de LGM, la compatibilité de la création de la plage Est avec la Stratégie Régionale de la Gestion Intégrée du trait de Côte (SRGITC).



Topo-bathymétrie de la plage Ouest avec un tenon de 75 m et rechargement initial



Topo-bathymétrie de la plage Est en configuration projet

UN NOUVEL HORIZON SUR LE LE PORT





LES APPORTS DE LA CONCERTATION

A LA THEMATIQUE PORT HALLE NAUTIQUE

06
/ 4

RENCONTRE AVEC LES CONTRIBUTEURS

Des acteurs locaux ont permis d'affiner et de mettre au point les dispositions géométriques et géographiques du projet.

Les entreprises du nautisme :

- l'identification et localisation des acteurs entre le secteur Baumel ou le secteur Colline
- le stationnement des employés reportés sur la Colline et le dimensionnement d'un parking visiteurs.

Le port, les plaisanciers, les services municipaux :

- la mise au point d'un dépose-minute sur le quai Pompidou en l'absence de stationnements réservés plaisancier
- le dimensionnement d'une mise à l'eau publique
- la répartition des catégories de bateaux sur la grille de mouillage
- le déplacement de la station d'avitaillement

RETOUR SUR L'ÉCHANGE PUBLIC DU 8 NOVEMBRE 2018

A l'occasion de cet échange, c'est principalement la hauteur des bâtiments proposés (entre 7 et 11 m) et les impacts environnementaux des entreprises à venir au cœur du port qui ont mobilisé les habitants. La hauteur inquiète dans les perspectives depuis le port, et notamment depuis le quai Pompidou, vers l'horizon, vers la mer. La halle nautique est un bâtiment qui sera vu en tout point du port, de fait, ce nouvel élément dans le paysage des grand-mottois interroge sur la qualité du paysage fabriqué. Le lien plus direct de ces activités avec le plan d'eau, la mise à l'eau et l'aire de carénage en est le fondement. L'activité économique du port et de la ville est mise en avant dans ce projet qui fabrique un nouvel outil efficient pour un nautisme d'excellence.

Du point de vue environnemental l'inquiétude des habitants porte sur les risques écologiques en mer que pourrait induire la présence de ces entreprises. Mais loin d'être des « usines » comme elles ont été souvent qualifiées, ces entreprises ne présentent pas de risques supplémentaires liés à leur localisa-

tion sur la presqu'île. Au contraire, la construction d'un bâtiment neuf donc aux dernières normes va dans le sens d'une protection renforcée par rapport à la situation actuelle.

Les habitants souhaitent que le projet s'inscrive dans la limite de hauteur fixée par le PLU (8 m) déjà âprement discuté. Certaines interventions ont au contraire manifesté leur intérêt pour une architecture démonstrative réclamant une œuvre architecturale emblématique et ambitieuse.

L'intérêt de certains habitants pour ce paysage artisanal de fabrication de bateaux s'est également exprimé à travers des demandes d'accessibilité plus évidente et une possibilité de voir ces activités.

« Quelle est la hauteur de la halle nautique ? Cette hauteur annoncée tient-elle compte de la surélévation du plancher de 2m40 par rapport au niveau de la mer pour respecter la réglementation du PPRI ? »

« Quels sont les risques de pollution liés aux rejets des entreprises ? Où seront stockés les produits inflammables comme les résines aujourd'hui utilisées par les entreprises ? Y aura-t-il un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) »

« La presqu'île sera-t-elle accessible au public ? Il y a dans ces zones portuaires une invitation à parcourir et à voir qui doit être prise en compte. »

CE QUE L'ON A RETENU

- maintien d'une mise à l'eau publique
- réduction de la hauteur des bâtiments de la halle nautique : étude de programmation en cours de réalisation par le biais d'entretien auprès de entreprises pour mieux cerner leurs besoins et process dans un souci d'optimisation
- création d'un cheminement piéton sur la digue Ouest
- recherche du maintien de la configuration de la plage Ouest avec l'adaptation de la nouvelle digue

RÉUNION DE RESTITUTION DU 8 AVRIL 2019 : LES QUESTIONS SIGNIFICATIVES ET LEURS RÉPONSES

Pourquoi positionner le cœur économique du nautisme sur la mer ? Qu'avez-vous prévu en terme environnemental alors que l'on parle de plus en plus des effets du changement climatique ?

La création de deux nouveaux bassins au nord et au sud de l'actuelle presqu'île offre un nouvel espace Baumel ouvert sur le port pour accueillir les entreprises du nautisme. L'efficacité de ces entreprises et leurs pratiques les placent naturellement au cœur du port en lien direct avec l'aire de carénage et la mise à l'eau. Leur installation sur la presqu'île est cohérente avec leurs activités. L'objectif de ce nouveau bâtiment est bien d'offrir un outil de travail plus efficace, sécurisé à la fois pour les personnes qui travaillent et l'environnement au sens large. Les nuisances notamment olfactives et sonores seront mieux gérées avec des équipements techniques adaptés. Par ailleurs, l'ensemble du projet est soumis aux autorisations environnementales et administratives ; ces procédures et contrôles garantissent la prise en compte des enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain. Les problématiques de submersion y sont traitées et une digue de protection adaptée est projetée. A noter que le PPRI de LGM est un PPRI de nouvelle génération qui prend en compte les effets du changement climatique. Par ailleurs, l'aléa aujourd'hui n'est pas plus fort sur Baumel qu'il n'est sur la ZT actuelle, qui n'est qu'à 100 m du rivage. Par contre demain, la nouvelle digue Ouest sera beaucoup plus protectrice que l'actuelle.

Actuellement une étude de programmation, une enquête auprès de chaque entreprise, est menée pour cerner au plus près les besoins, les risques et les enjeux de chacune des entreprises et trouver dans le projet de la halle la réponse la plus adaptée y compris sur le sujet des hauteurs.

Quelles ambitions architecturales avez-vous pour cette halle nautique ? Certains participants vous ont encouragé à faire preuve d'audace.

La presqu'île Baumel accueille dans sa version compacte, un nouveau format de la zone technique. Son implantation est le résultat d'une succession de plans qui vise à éloigner les logements et la ville des nuisances olfactives et sonores. La Halle Nautique est composée dans une logique en gradin de deux paliers. 11 m max pour Outremer et 7 m pour toutes les autres. L'étude de programmation vise à affiner les demandes auprès des entreprises notamment afin de rechercher des solutions techniques qui permettraient d'abaisser cette hauteur surtout pour Outremer.

L'enjeu de ce volume compacte réside dans le traitement de la toiture et dans sa matérialité en façade .



07

LA PIÈCE MANQUANTE DE LA VILLE-PARC

La Colline, une nouvelle façon d'habiter



LA COLLINE, UN NOUVEAU QUARTIER DANS LA VILLE

UN NOUVEAU QUARTIER QUI RÉPOND AUX ENJEUX DU TERRITOIRE

La Grande Motte est un pôle structurant à l'échelle du Pays de l'Or, notamment en termes de production de logements et de croissance démographique envisagée à horizon 2033. Sa situation stratégique aux portes de la métropole montpelliéraine (et de son bassin d'emploi), son adresse littorale et sa proximité avec l'aéroport lui confère une position particulière au regard des documents cadres. Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), impose une production de 1 249 logements sur la commune entre 2019 et 2033. Le projet de la Colline répondra à 39% de la production à venir. Le reste de la production sera assurée par des opérations de densification et de renouvellement urbain. D'autre part, l'attractivité de la Grande Motte réside dans sa diversité de commerces, de services et d'équipements publics répondant aux besoins de ses 8 755 habitants actuels et aux habitants à venir. Elle est aussi un pôle d'emploi rayonnant et attractif pour les communes alentours (46% des actifs de la Grande Motte habitent le Pays de l'Or et 30% la métropole de Montpellier).

Le projet de la Colline répond à des enjeux de rééquilibrage du territoire, mais aussi à un besoin endogène à la commune, le parc immobilier étant pour partie vétuste et ne correspondant pas ou plus aux critères de confort contemporains. D'autre part, la rareté de certains produits immobiliers ne permet

pas actuellement une diversité des publics. Les plus aisés peuvent trouver le produit immobilier associé à leur capacité d'investissement, alors que les plus précaires s'orientent vers le marché des communes adjacentes ou sur des produits immobiliers de surface inférieure à leurs besoins.

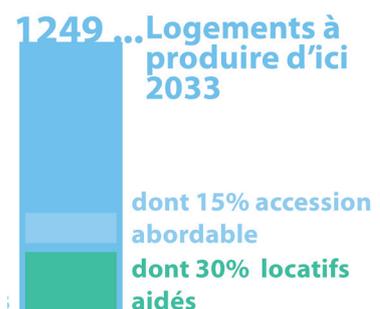
LA COLLINE : UNE RÉPONSE À DE MULTIPLES ENJEUX

De par son histoire balnéaire, la commune de la Grande Motte est encore composée à 74% de résidences secondaires. Cependant, l'augmentation depuis les années 1990 de la population résidente à l'année invite au constat d'une attractivité certaine de la commune. Les résidences principales représentent à l'heure actuelle 26% du parc immobilier et sont composées à plus de 50% de petits logements.

Au travers de cette nouvelle offre de logements sur le secteur de la Colline, l'enjeu est de créer une grande diversité de produits immobiliers en termes de morphologies, de tailles de logements et de statuts d'occupation.



La Grande Motte un territoire attractif

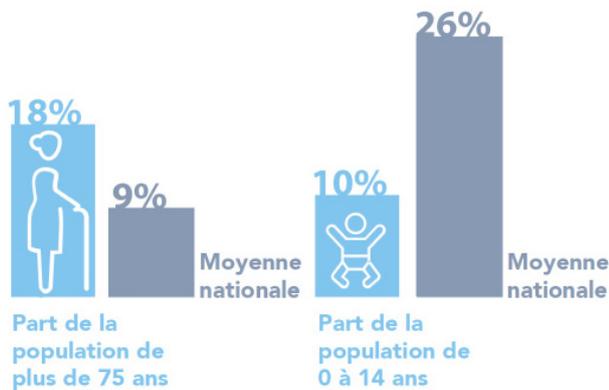


Objectifs en nombre de logements

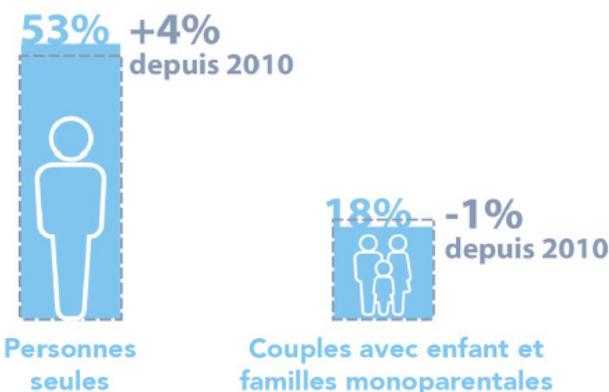
ASSURER UNE MIXITÉ GÉNÉRATIONNELLE EN DONNANT LA PART BELLE AUX FAMILLES

L'un des principaux enjeux du projet est de permettre un rééquilibrage des typologies de ménages. Le constat établi sur les dernières années s'oriente vers un vieillissement de la population et une baisse de la part des enfants de moins de 14 ans. La comparaison avec la moyenne nationale permet de questionner cette spécificité de territoire dédié aux retraités.

D'autre part, le constat de l'augmentation du nombre de personnes seules (50% de la population) vivant dans les petits logements existants, au détriment de couples avec enfants et familles monoparentales, incite à engager dans la Colline la construction de logements familiaux (T3/T4/T5 et plus) un objectif d'environ 70% soit environ 335 logements.

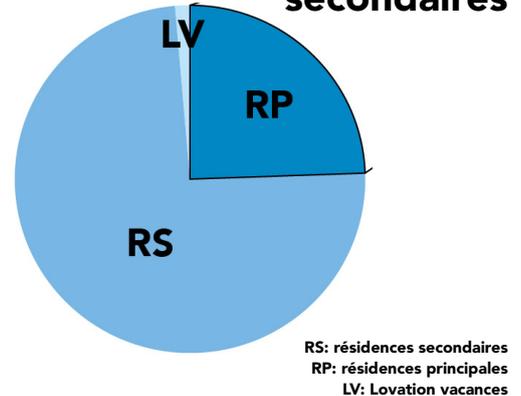


Le vieillissement de la population Grand-Mottoise est soutenu, INSEE 2017



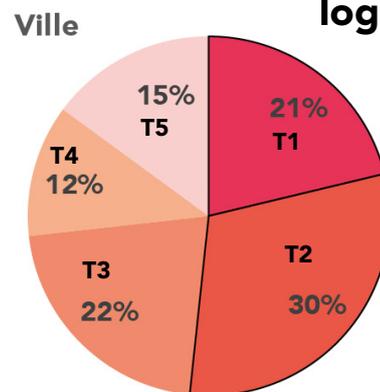
La proportion des ménages d'une personne seule augmente, INSEE 2017

74 % de résidences secondaires



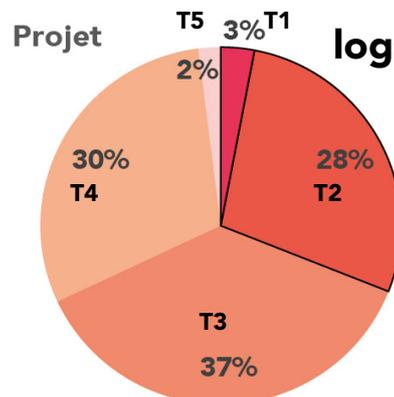
Un parc immobilier inadapté pour accueillir des familles

51 % de petits logements



La répartition des typologies du parc existant

69 % de grands logements



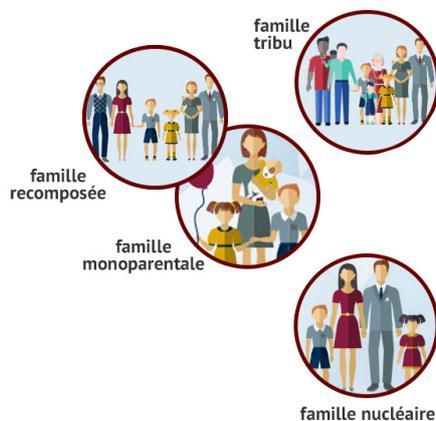
La répartition des typologies de la Colline

RÉPONDRE À UNE ÉVOLUTION DES MODES DE VIE

En complément du rééquilibrage des typologies de ménages s'ajoute la question de l'évolution des formes de ménages et des modes de vie.

Les produits immobiliers existant à la Grande Motte ne répondent pas aux standards des modes de vie contemporains et s'adaptent peu aux nouvelles formes de ménages.

Face à ce constat, le projet, de par la diversification des statuts et typologies de logements, doit répondre à l'évolution des structures familiales liée aux séparations/divorces : l'accueil de familles monoparentales avec un ou plusieurs enfants, des familles recomposées, des jeunes actifs vivants seuls, etc. Pour assurer cette variété de formes de ménages, le projet prévoit aussi la construction de petits logements (31%).



Evolution des familles

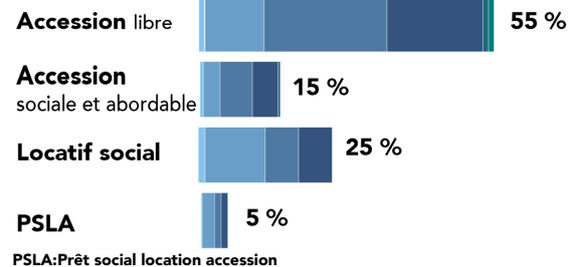
ASSURER UNE MIXITÉ SOCIALE ET UNE POPULATION PERMANENTE

Au regard des études menées, il apparaît un véritable déséquilibre entre la capacité financière des ménages et les produits immobiliers existants sur la commune.

Le projet répondra donc aux exigences engagées par le SCoT qui fixe des objectifs statutaires :

- 15 % de logements en accession abordable, soit 67 logements
- 30 % de locatifs aidés (logements social et PSLA), soit 134 logements
- 55 % d'accession libre, soit 225 logements

Cet objectif de 45 % de logements aidés permet de répondre au déficit de logements sociaux de la commune (2015 – 4 % des résidences principales) et garantit une population résidente à l'année.



Répartition des différents produits immobiliers



DÉVELOPPER UN QUARTIER AUX DIFFÉRENTS MODES D'HABITER

Dans le but de répondre à l'ensemble des enjeux cités ci-avant, le projet propose une diversité des modes d'habiter. Celle-ci est assurée par des logements de surface variable du studio au 6 pièces pour permettre aux familles, comme aux personnes seules de trouver le produit adapté à leurs besoins. D'autre part, le manque de diversité des formes urbaines présentes dans la commune (collectif ou villa) sera contrebalancé par une multiplicité des morphologies de logements. La construction de duplex permettra des répartitions possibles entre pièces de vie et lieu de travail (type SOHO (Small Office Home Office), ou pièces de vie et intimité, etc. La proposition de SOHO ou atelier-logement permet de répondre à l'évolution de certaines formes de travail contemporaines (travailleurs indépendants, télétravail, etc.) en offrant une distinction dans le logement entre espace de vie et espace professionnel.

Le logement individuel étant une demande existante sur la commune, des logements situés en rez-de-chaussée et adressés sur les espaces végétalisés intérieurs permettront de créer une offre appelée maison de plage, avec les qualités d'une maison mais en rez-de-chaussée d'un collectif.

Pour répondre à l'évolution des structures familiales et à l'évolution des modes d'occupation des logements, les procédés architecturaux permettront l'évolutivité du logement par des structures amovibles.

D'autre part, il est attendu que l'ensemble des logements bénéficie d'espace extérieur de différents types (loggia, terrasse, jardin privatif, etc.)



Le duplex offre la possibilité de faire évoluer les usages dans le logement et permet des répartitions de fonctions à l'échelle du logement.

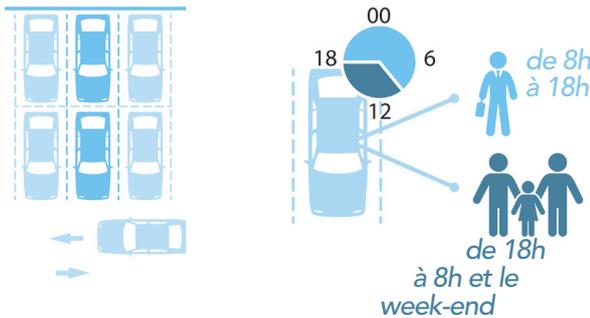


Coupe de principe sur le secteur Colline

HABITER LA COLLINE LA PART BELLE AUX FAMILLES

MIXITÉ DES USAGES EN REZ-DE-CHAUSSÉE

Les contraintes environnementales du secteur de projet interdisent l'implantation de stationnement en sous-sol. De ce fait, les stationnements prennent place dans les premiers niveaux des bâtiments. Les socles seront occupés en grande majorité par un stationnement dédié (commerces, entreprises et logements). Pour répondre aux besoins des différents usagers, au-delà du PLU, nous devons envisager des solutions de foisonnement et des places commandées pour augmenter le nombre de stationnements offerts aux logements. Ainsi chaque logement pourra bénéficier d'environ 1.8 place.



Place commandée :
Appartenant à un même propriétaire, l'accès à la deuxième place est conditionné par la première.

Foisonnement : une pratique qui consiste à partager un parking entre des différents usagers qui occupent le parking sur des plages horaires complémentaires.

PARKING SECTEUR COLLINE		
		nbr. Pk [U]
Commerce	Pk. Lidl	120
Logement	Parking logement dédié	589
	Parking logement commandé	42
	Total pk lgt.	631
Carré nautique (entreprises)	Parking halle nautique	222
Total parking		973

PARKING MULTI-USAGES	
Total parking logement+entreprise	853
Nombre de logement	483
Nbr pk/lgt	1,8

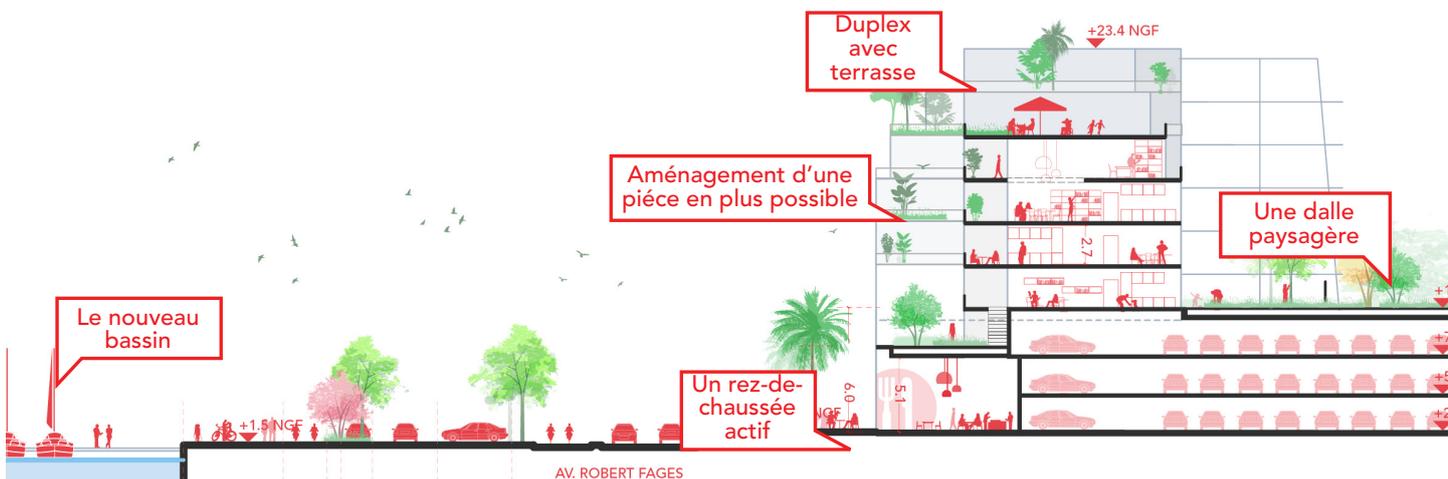


Le stationnement est implanté en rez-de-chaussée et sert de structure au jardin sur dalle au cœur de l'îlot habité.



Les rez-de-chaussée adressés sur l'avenue R. Fagès sont réservés à une nouvelle offre de locaux commerciaux.

Le projet prévoit aussi l'occupation des socles par des espaces réservés à des services de quartier type conciergerie permettant aux habitants de trouver les services de proximité dans ce nouveau quartier et d'offrir des services complémentaires à l'échelle de la commune. Egalement des locaux vélo suffisamment dimensionnés seront accessibles en rez-de-chaussée.



Coupe de principe sur le secteur Colline

OFFRIR DES AMÉNITÉS AUX NOUVEAUX HABITANTS

Le secteur Colline est doté d'un socle commercial, avec le LIDL relocalisé, des commerces de proximité et les boutiques du nautisme. Ce linéaire face au nouveau bassin renforce la dynamique commerciale du centre-ville et consolide la polarité du Miramar. La Colline devient un nouveau lieu de destination à l'échelle de la ville dans le prolongement des aménités existantes.

UN PROJET AU SERVICE DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

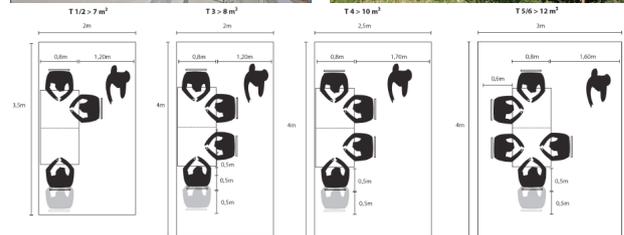
La création d'une nouvelle offre résidentielle à destination de jeunes ménages et de familles aura un impact sur les équipements de la commune. La Grande Motte est une commune attractive qui offre une continuité dans le parcours scolaire des jeunes enfants, de l'école primaire au lycée, des équipements sportifs variés et de qualité.

L'installation progressive de nouveaux ménages sur la commune va avoir un impact positif sur les équipements et leur taux d'occupation. L'école primaire actuelle voit ses effectifs diminuer d'années en années et fait face à des fermetures de classes. L'arrivée d'une nouvelle population jeune et désireuse de s'implanter dans le territoire profitera à tous les équipements.

Une étude de projection scolaire permet d'estimer un nombre d'enfants supplémentaires à venir au cours des années en fonction des dates de livraison des logements et de leur ventilation typologique. Aujourd'hui, selon les projections estimées, les équipements scolaires pourront absorber les besoins issus des nouveaux logements.



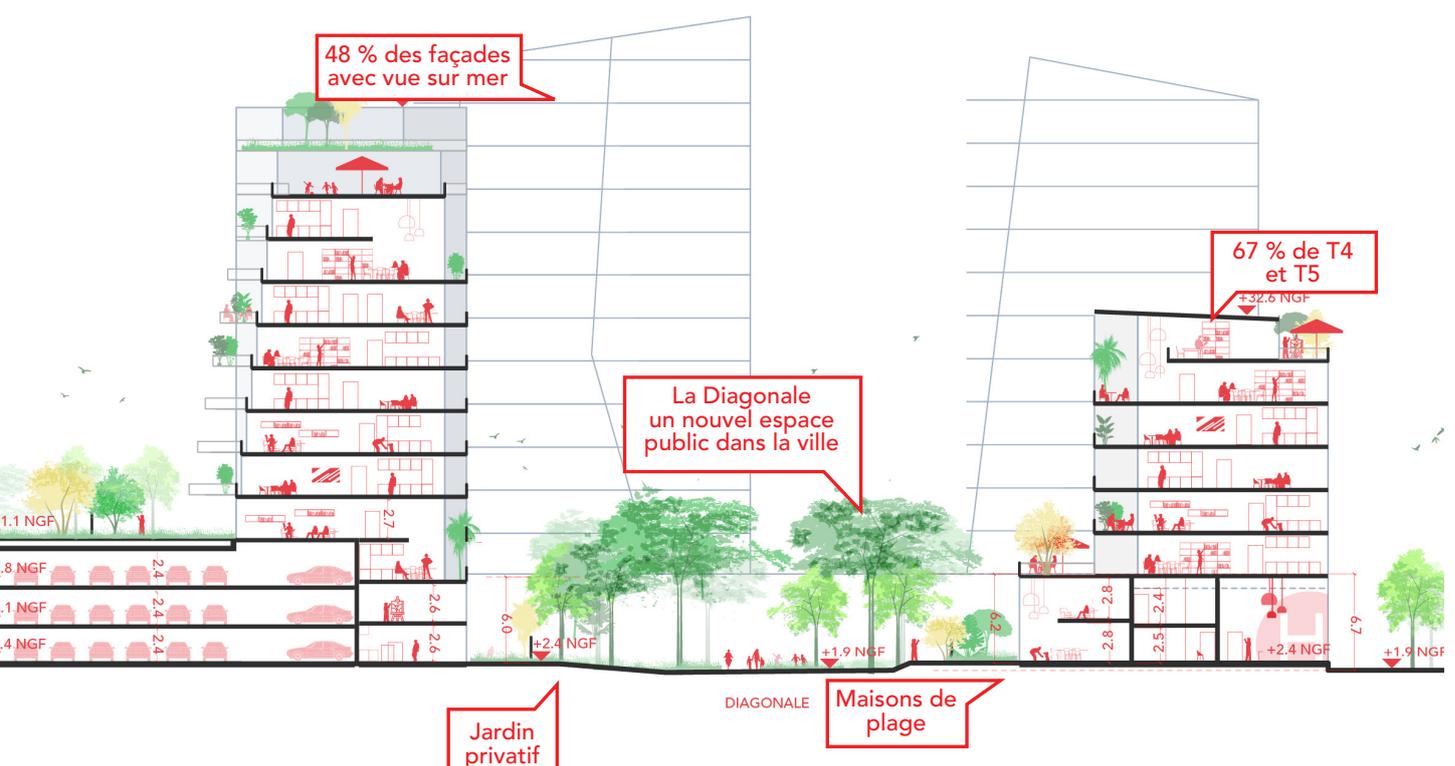
Maison de plage, une alternative aux logements collectifs



Prolongement du logement - dimensionnement généreux



Structure amovible



INSCRIPTION URBAINE DE LA COLLINE

UNE COLLINE GUIDÉE PAR LES PRÉCEPTES DES CONCEPTEURS DE LA VILLE :

La conception de la ville repose sur un lien fort qui unit le cadre bâti et la nature. La hauteur et la densité de la ville ont permis de libérer le sol est de préserver de grands espaces pour végétaliser et planter afin d'offrir un confort toute l'année.

Le projet de la Colline tire parti de cet enseignement et s'inscrit pleinement dans cette continuité.

Trois interventions ont guidé la conception :

- Accorder une place importante à la végétation pour inciter des comportements et des usages destinés à la flânerie, au sport, à l'observation des grands horizons mais aussi pour le confort d'été. Le tracé de la Diagonale de la Mer vient scinder en deux l'îlot de la Colline en prolongeant la trame verte dans la continuité des cheminements existants.

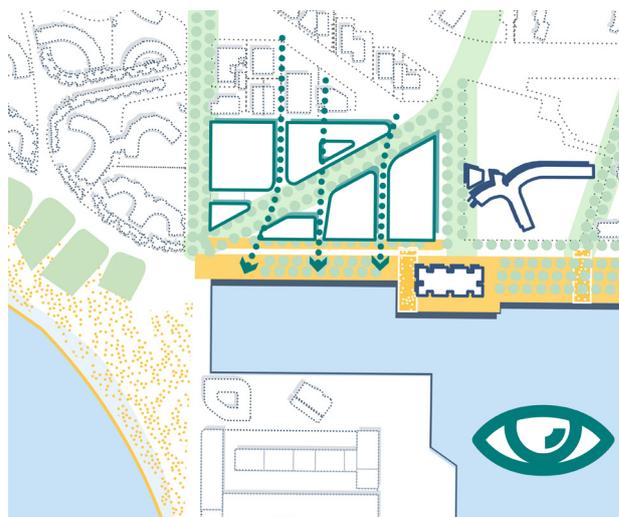
- Créer des porosités pour ouvrir les perspectives vers le port et le nouveau bassin, une interface encore plus proche entre les habitants et l'eau.

- Renforcer par la création d'un socle commercial les aménités du centre-ville.

La Colline n'est pas seulement un geste architectural fort, mais une réponse à des besoins de logements. Ce nouveau quartier résout avant tout une situation urbaine stratégique, jusqu'ici peu valorisée. Le nouveau quartier devient le trait d'union entre les quartiers du Levant et du Couchant, il établit la transition paysagère entre l'arrière port composé d'éléments naturels et paysagers et le port aujourd'hui très minéral, enfin il propose des modes d'habiter innovants et dignes d'une ville initialement conçue comme « futuriste ». Site démonstrateur, annonciateur d'une transformation progressive de certains secteurs de la ville, nous proposons une méthode plus qu'une posture, des règles urbaines, plus qu'une forme architecturale figée qui prendrait le risque de devenir trop vite obsolète.



Prolonger la trame verte existante



Créer des perspectives vers le port



Poursuivre le linéaire commercial

INSCRIPTION DANS LA SKYLINE DE J.BALLADUR

CLEFS DE VOUTE DE L'ILLUSTRE SILHOUETTE

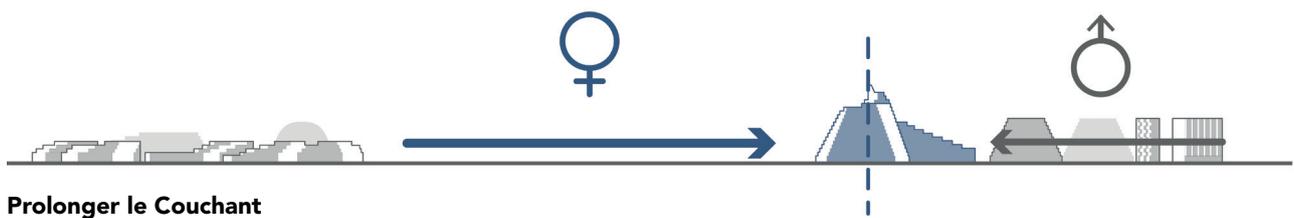
Pour s'inscrire dans le dessin historique et si atypique de la Grande Motte, nous dessinons un dôme reprenant les lignes de force du paysage bâti que l'on peut contempler depuis la mer, le port, les balcons ou encore la future Ball*ade. Prolonger le Couchant, respecter les gabarits existants et mettre à distance la voûte des constructions voisines sont autant d'enjeux qui ont guidé la conception et l'implantation de la Colline.

Le point haut de ce dôme est éloigné et ne devra pas dépasser la ligne d'arrêt de la Grande Pyramide pour qu'elle reste le point culminant de la ville, le signal.

La voûte s'appuie sur des hauteurs représentatives de la ville de la Grande Motte à savoir :

- Le Miramar pour le socle
- Les conques
- Les bonnets d'évêque
- La Grande Pyramide.

Les émergences seront disposées de manière à garantir l'homogénéité de cette figure depuis toutes les directions tout en répondant aux enjeux urbains. Petit clin d'œil aux inspirations Ballarduriennes sans tomber dans le piège du pastiche trop facile de la pyramide, la Colline s'érigera comme un témoin : l'histoire de la Grande Motte est une oeuvre à poursuivre.



Prolonger le Couchant



Respecter les gabarits existants



Mettre à distance, la voûte capable

55m. Cheminée Grande Pyramide

44m. Ligne d'arrêt de la Grande Pyramide

35m. Bonnet d'évêque

23m. Conques

7m. Socle

40m. Hauteur maximale du projet



+2,4 NGF

Une voûte qui s'appuie sur quatre paliers de hauteurs existants



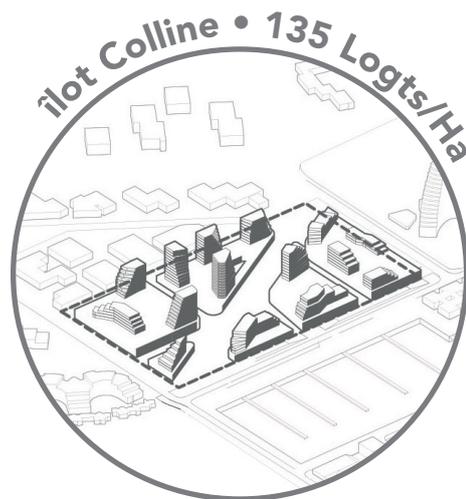
Vue aérienne secteur Levant / 1977/ Photo: Jean-Pierre JOS



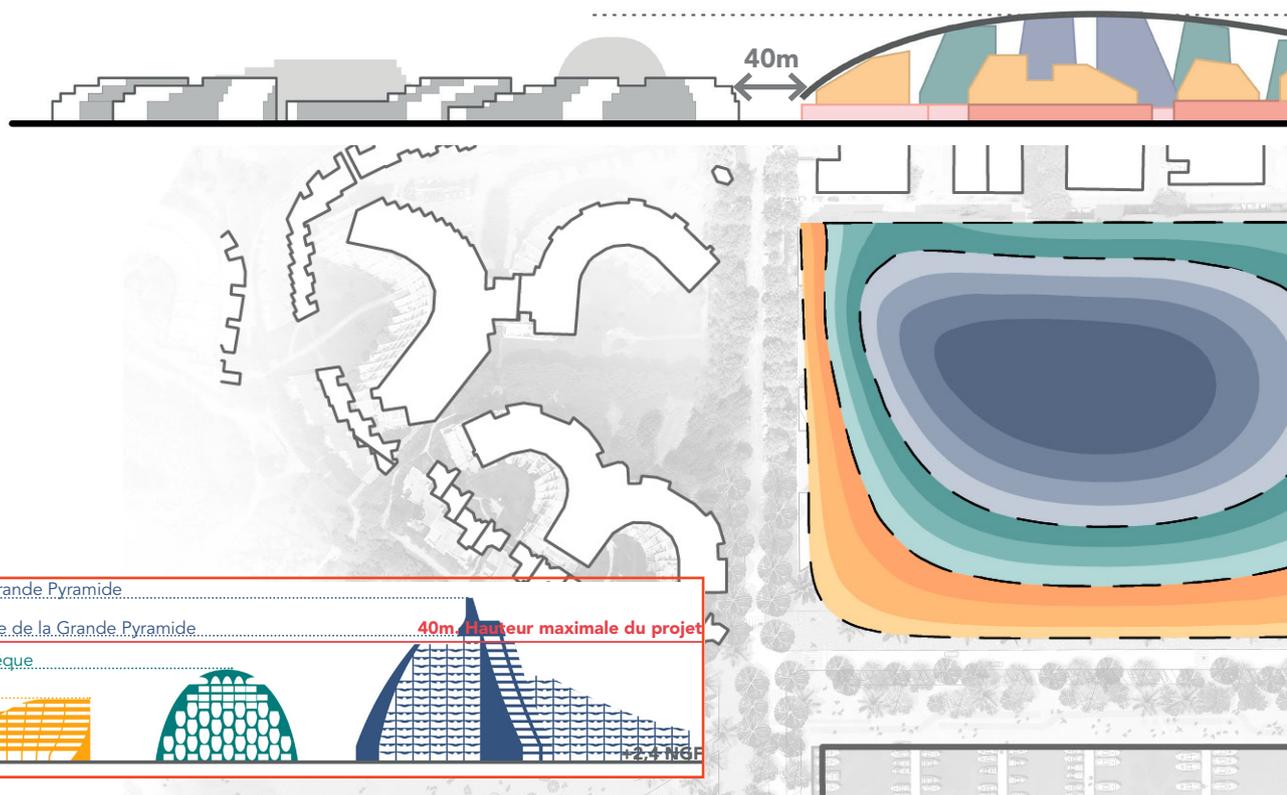
DENSITE ET MORPHOLOGIE

La Grande Motte telle que conçue initialement privilégie le modèle d'une ville compacte contrairement à l'urbanisation des villes de cette époque. La cité balnéaire prône la hauteur afin de libérer les emprises au sol et créer un paysage entre bâti et nature. Cette hauteur permet également d'augmenter les vues lointaines, et donc de réduire les vis-à-vis. Cette densité relative nourrit la réflexion sur une utilisation économe de l'espace, ainsi qu'un développement urbain rationnel favorisant l'usage des modes doux sur celui de l'automobile. L'enjeu de la mobilité durable est fortement lié au concept de l'urbanisation et de la densité : l'importance de la proximité. La densité va de pair avec la compacité urbaine à savoir le rapport entre les pleins et les vides dans une surface ou un volume donné. Jean Balladur le dit lui-même : « La matière qui installe la pensée de l'architecte... n'est ni la réalité, ni le béton, ni la pierre. Contrairement à l'opinion commune, c'est le vide. » A titre de comparaison la Colline a une densité relative en rapport avec d'autres îlots bâtis de la ville zone port ou centre-ville.

La Colline, composée de 4 îlots



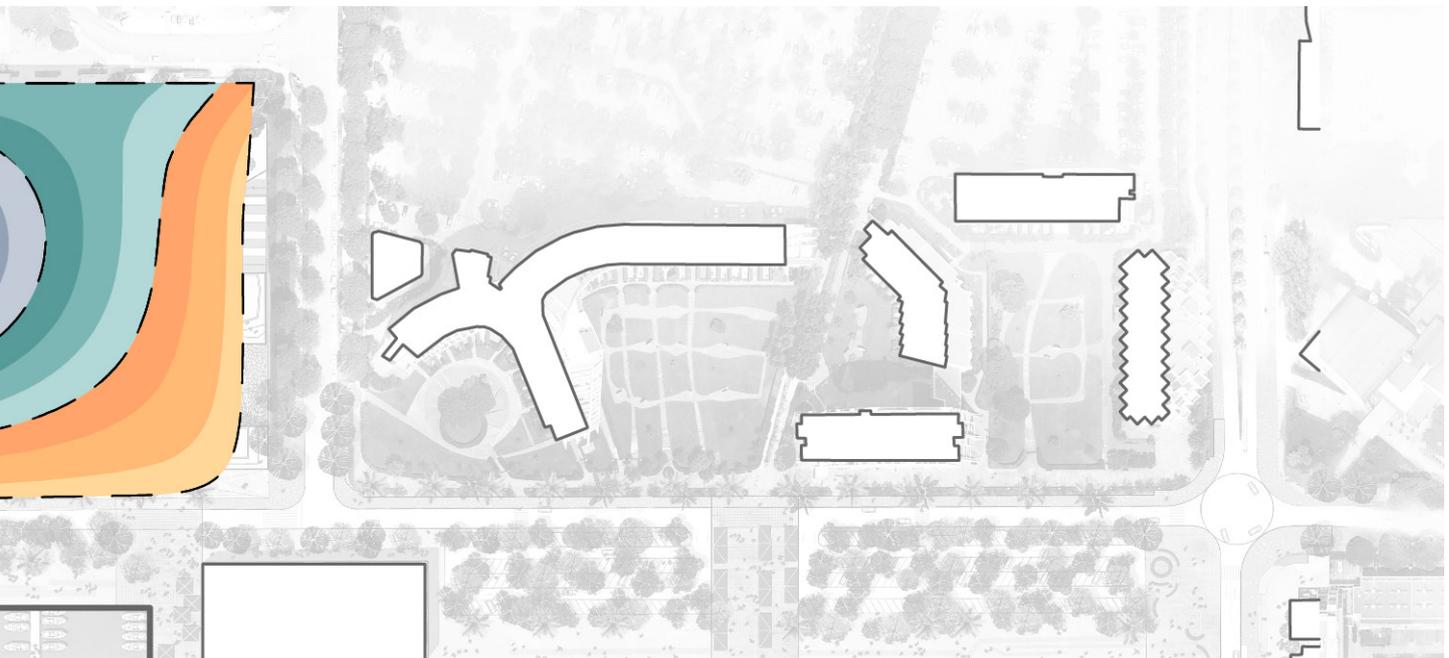
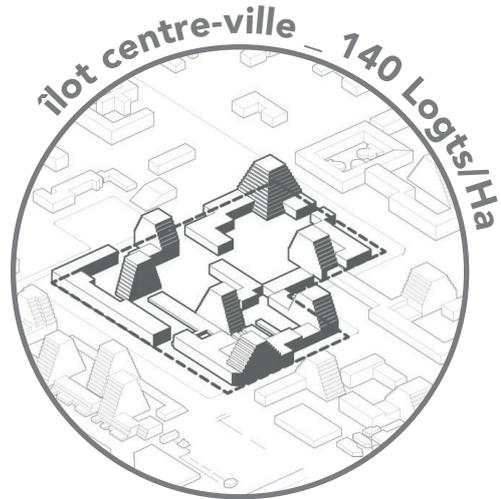
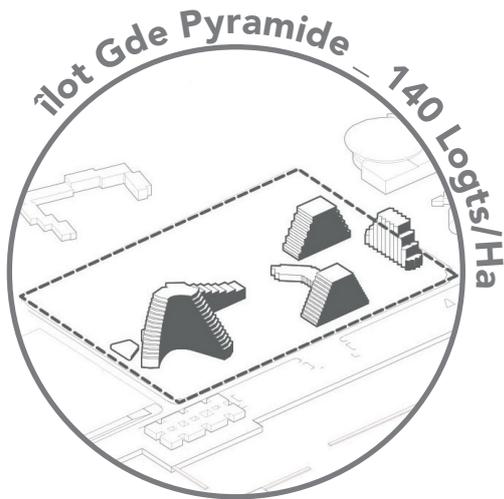
La Colline représentée ici est une préfiguration possible dans la voûte capable imaginée.



Profil de la voûte capable et son impact visuel sur ses voisins

La Grande Pyramide, Eden, Fidji, 1 îlot composé d'un ensemble de 3 résidences

Le Temple du Soleil, L'Amiral 1 et 2, Le Club, Les Incas, Les Palais des Mayas, L'Albatros, Les Voiles Blanches, 1 îlot composé d'un ensemble compact de 7 résidences



LES REGLES DU JEU D'UNE OEUVRE COLLECTIVE

07
/ 2

UNE MORPHOLOGIE URBAINE BIOCLIMATIQUE

TIRER PROFIT DES RESSOURCES DU SITE S'OUVRIRE AU SOLEIL ET À LA MER

La morphologie urbaine élaborée pour le projet de la Colline est pensée pour s'adapter au contexte bioclimatique du site et améliorer l'accès aux ressources qu'il peut offrir : on optimise l'ensoleillement des façades en tenant compte du besoin de lumière et de la nécessité de se protéger de la chaleur en été, on dégage des vues sur la mer pour les bâtiments de second rideau, on met à distance les façades proches pour préserver l'intimité des logements...

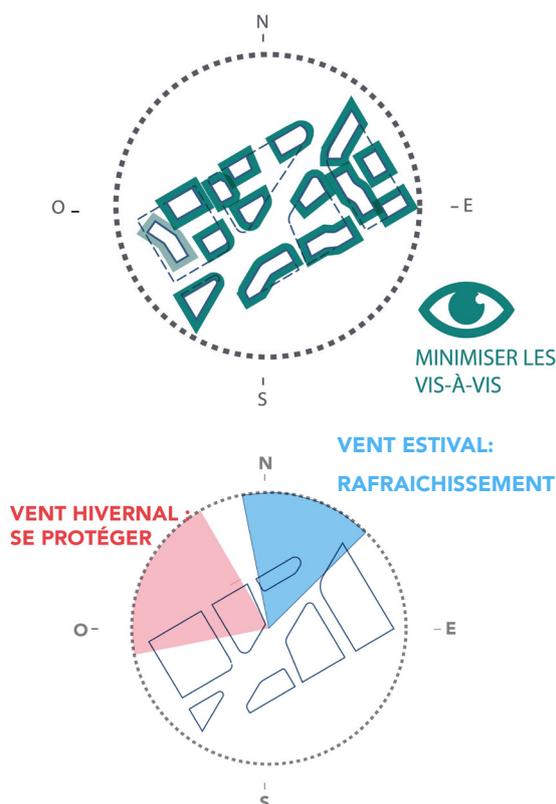
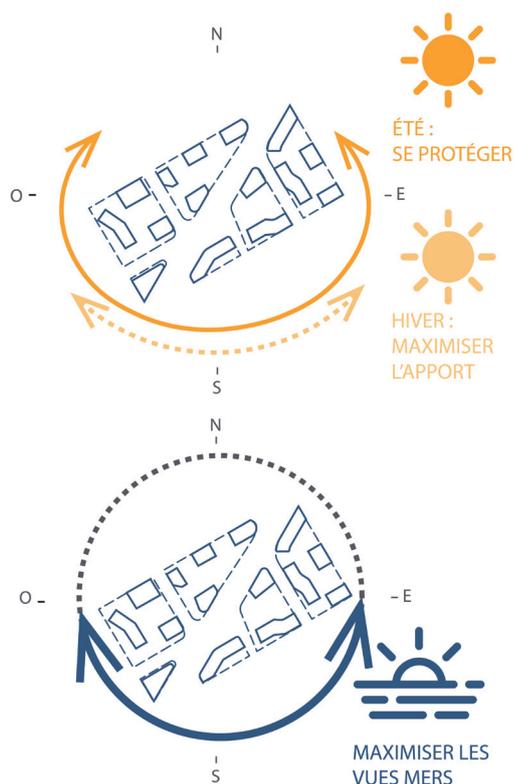
Grâce au design paramétrique, la morphologie urbaine a été optimisée selon plusieurs indicateurs bio-qualitatifs (vues, ensoleillement, vis-à-vis...) depuis la phase concours jusqu'au plan guide. Elle s'inscrit dans la voûte capable définie par les urbanistes, elle est garante de la préservation du grand paysage de la Grande Motte et des qualités de l'existant, ainsi que de l'atteinte des objectifs programmatiques du quartier.

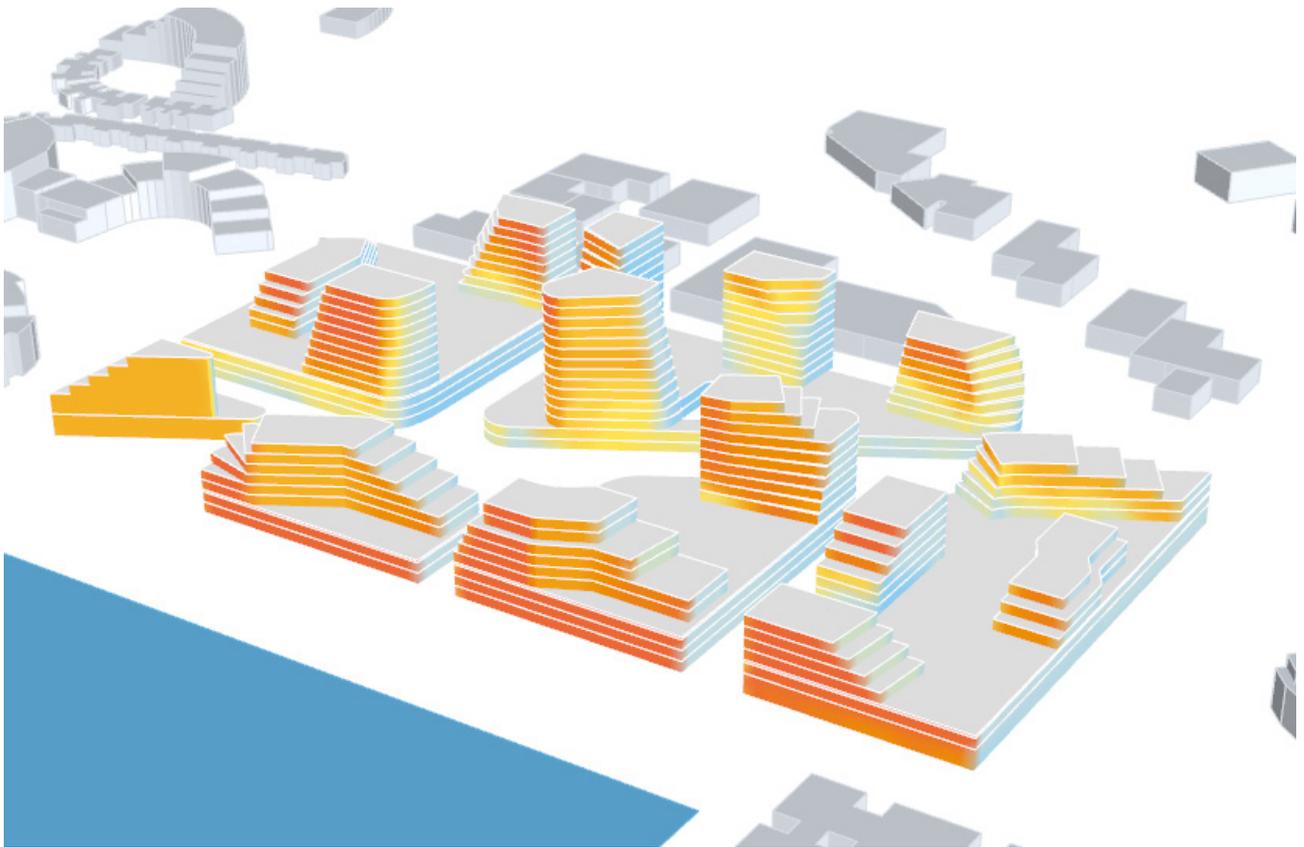
ENSOLEILLEMENT DES FAÇADES

65 % des façades de la Colline reçoivent plus de 2 h d'ensoleillement au 21 décembre. La gestion des hauteurs dans le projet permet un large ensoleillement des logements situés dans les émergences. Les morphologies articulées et linéaires permettent aussi de s'ouvrir un maximum au soleil. Les bâtiments le long du port bénéficient du soleil du matin tandis que la frange ouest s'expose au soleil de l'après-midi et du soir.

ENSOLEILLEMENT DE L'ESPACE PUBLIC ET DES TOITURES

La morphologie urbaine génère des espaces qui restent ensoleillés en hiver, et peuvent donc devenir de véritables jardins d'hiver. A l'inverse, certains espaces demeurent protégés du soleil à l'année et offriront des îlots de fraîcheur en été. Les usages de l'espace public et le mobilier urbain associé devront y être adaptés pour améliorer le confort et favoriser l'appropriation des espaces par les habitants et les touristes.





65 % des façades de la Colline reçoivent + de 2 h d'ensoleillement au 21 décembre



Heures d'ensoleillement au 21 décembre

VIS-À-VIS

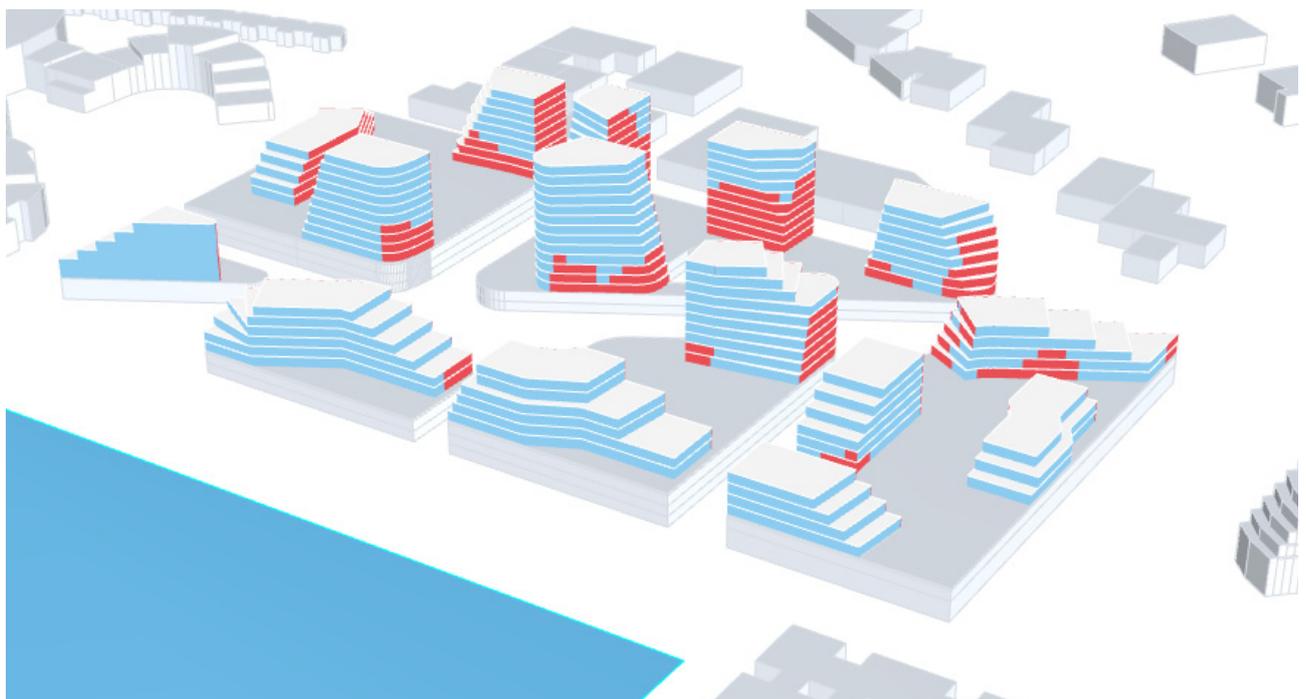
98.4 % des logements de la Colline ont des vis-à-vis supérieurs à 15 m. La morphologie urbaine choisie pour la Colline préserve les logements situés sur les émergences. Seuls certains des socles bâtis, du rez-de-chaussée au R+2, sont impactés. Néanmoins, la programmation (commerciale, lots de parkings) et le traitement paysager des maisons de plage de ces espaces en améliorent le confort d'usages et l'intimité.

VUES SUR LA MER

48 % des logements de la Colline bénéficient de vues sur la mer. L'épannelage génère des hauteurs dégressives jusqu'au front de mer et des percées permettent de dégager des vues pour les bâtiments au cœur et au Nord du projet. Seuls les étages bas bénéficient de peu de vues sur la mer, notamment en raison des masques créés par les socles. Une attention particulière a été portée à la préservation de l'existant. Les vues sur la mer depuis la Grande Pyramide sont ainsi largement préservées.

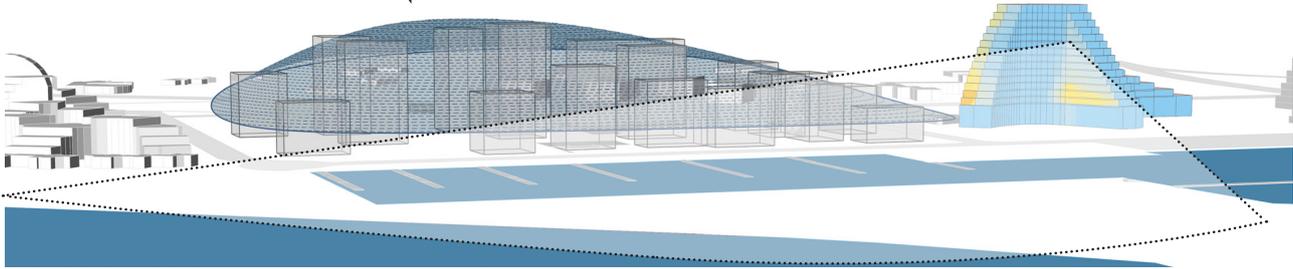


- de 2 % des logements de la Colline sont soumis à un vis-à-vis de - de 15 m

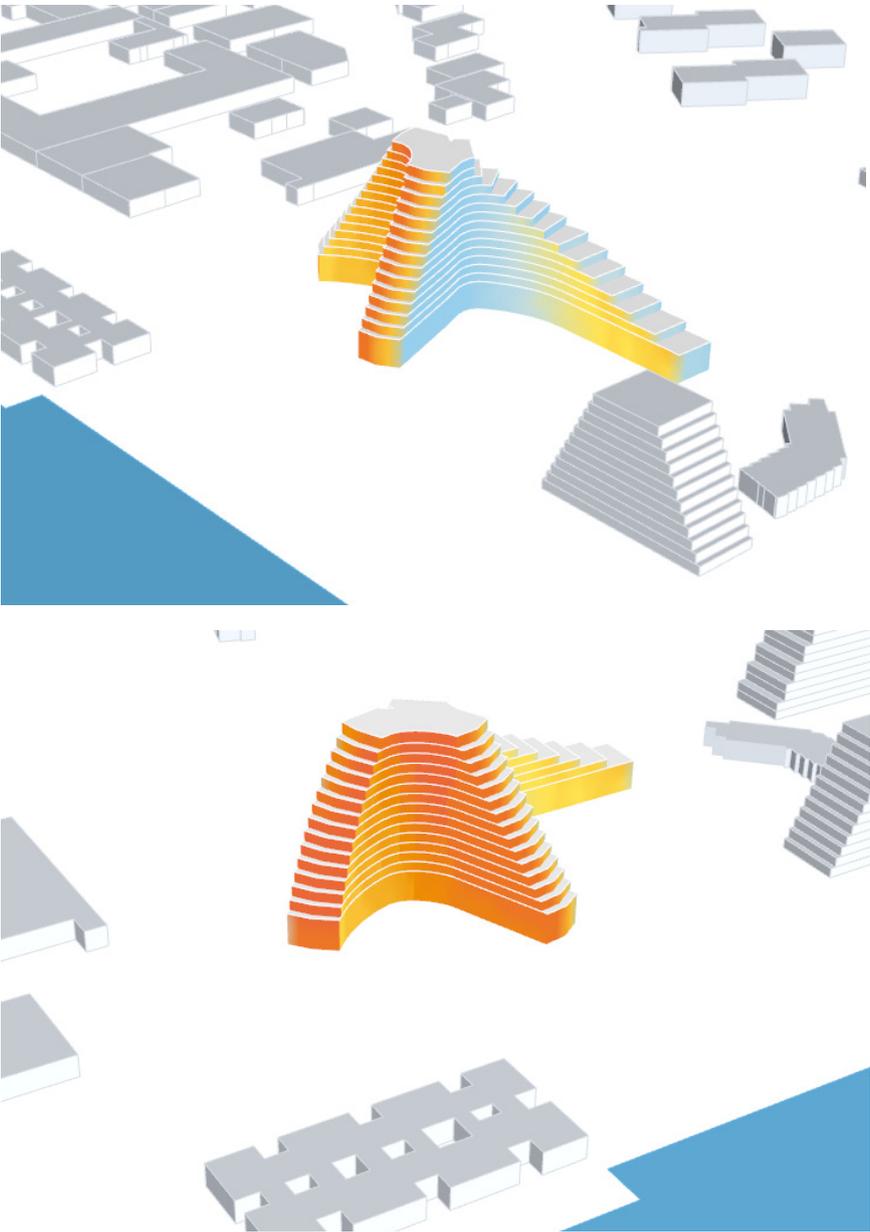


48 % des logements de la Colline ont des vues sur la mer

Optimisation morphologique
selon indicateurs bio-qualitatifs
et intégration dans le paysage
existant



- Qualité des vues sur la mer +



L'ensoilage sur la Grande Pyramide, pas d'impact de la voûte capable au 21 décembre

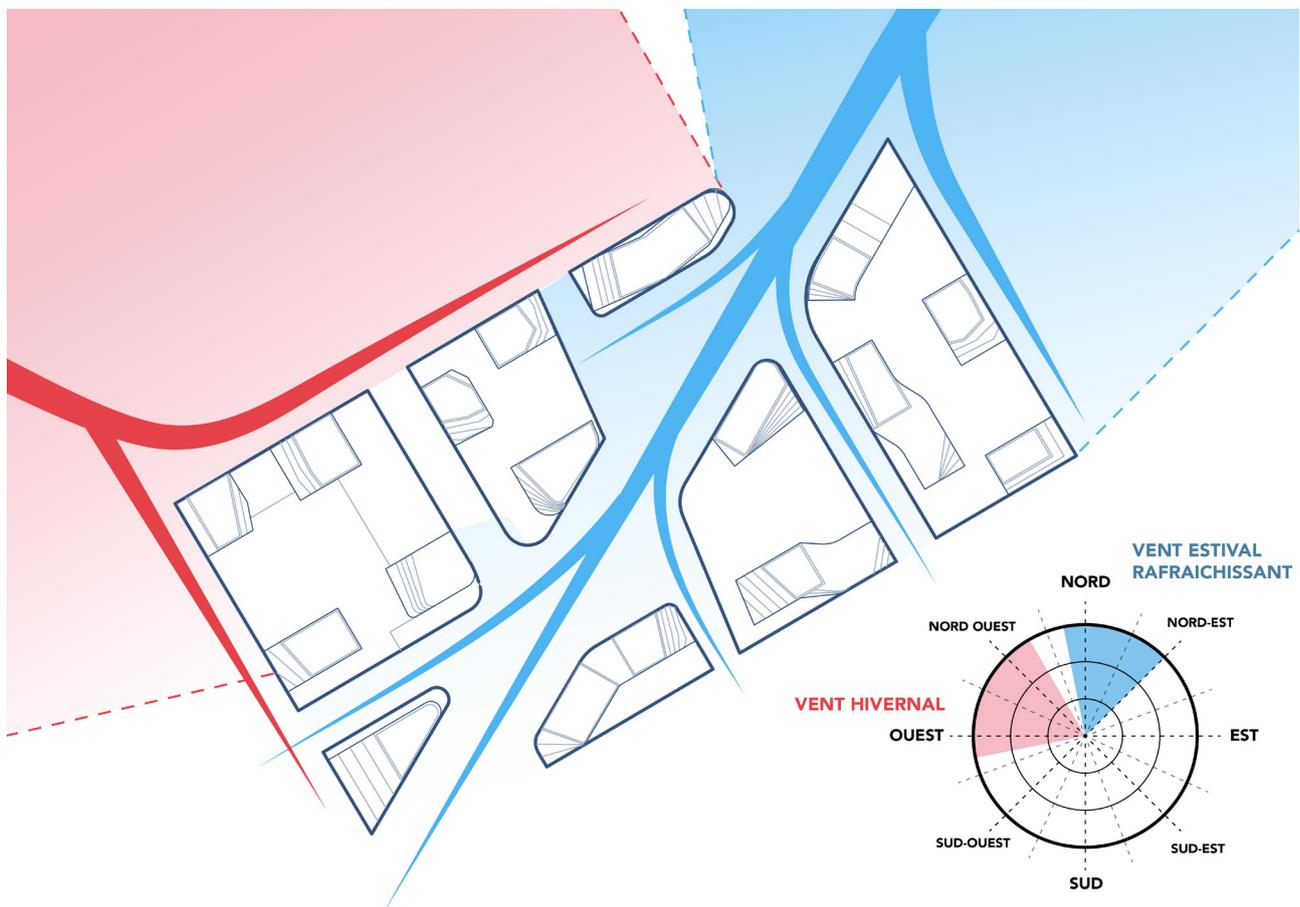
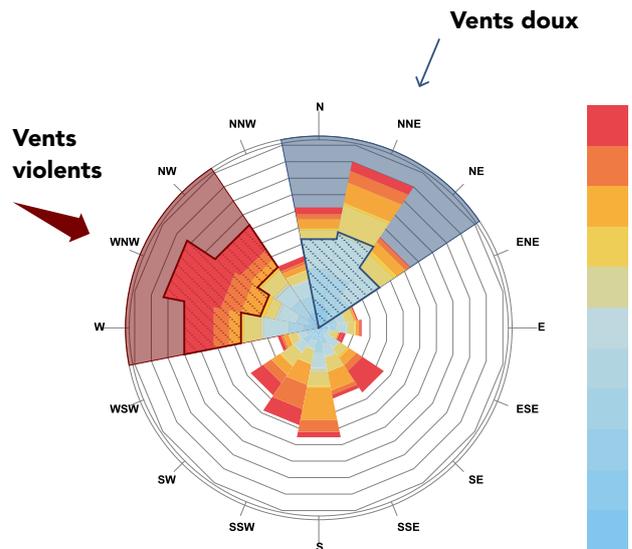
S'ADAPTER ET MAÎTRISER LES VENTS

Le régime des vents dominants est marqué en toutes saisons. En hiver, le vent d'ouest, assez violent, devient source d'inconfort : il faut s'en protéger. En été, des vents plus doux, provenant du nord et du nord-est, constituent une véritable opportunité de rafraîchissement. La morphologie urbaine doit répondre aux contraintes qu'imposent un tel contexte aéraulique, et pouvoir en faire un atout du projet.

En hiver, la morphologie protège le coeur du quartier grâce aux bâtiments, orientés en barrage aux vents qui ne s'engouffrent pas au coeur de la Colline. Ils limitent ainsi au maximum la pénétration des vents violents dans les coeurs d'îlots et sur les espaces publics.

A l'inverse, l'été, la Diagonale est orientée dans le sens des vents du nord-est afin de favoriser leur infiltration au coeur du projet. Leur diffusion sur tout le site est assurée par les percées que constituent les venelles de desserte des îlots. Ainsi, l'ensemble du site est ventilé en été, lutte contre l'îlot de chaleur et crée des espaces refuges pendant les jours chauds.

Dans un premier temps, l'implantation des lots bâtis au sol permet donc de maîtriser les vitesses de vent et l'inconfort piéton toute l'année, tout en maintenant une bonne ventilation, notamment en été.

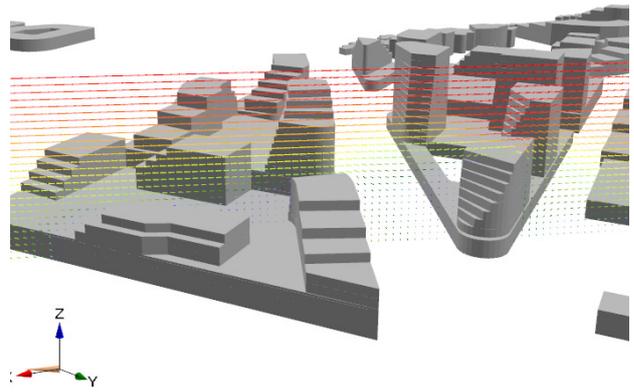


Dans un second temps, le travail sur les morphologies du bâti participe à l'amélioration du confort. Les émergences sur la face Nord-Est de l'îlot permettent de bloquer les vents dominants inconfortables, ainsi ralentis jusqu'à devenir presque nuls au niveau des socles. Les émergences, sur tout le quartier, sont orientées et sculptées pour favoriser des écoulements plus laminaires qui permettent donc de garder une capacité de ventilation des socles.

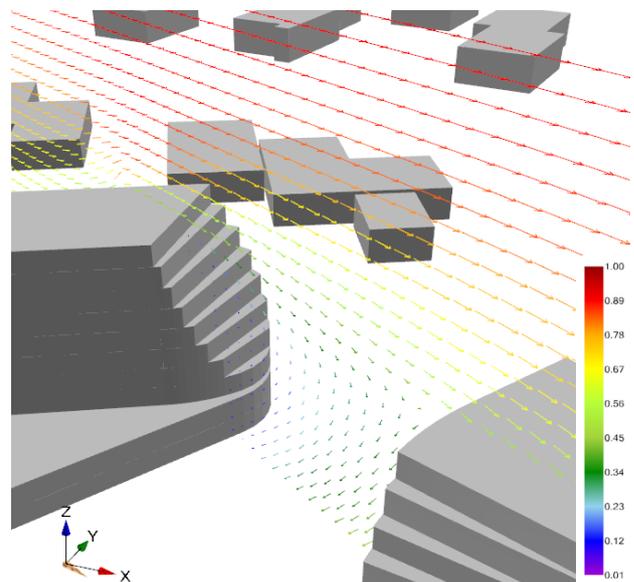
La performance de la forme urbaine sur le plan aérouatique bénéficie aussi à l'existant. Le port devient plus confortable, grâce aux masques créés par les socles bâtis en front de mer et par la protection issue des émergences. Ainsi, le long du front de mer, des espaces plus protégés sont dégagés pour la Ball*ade.

ADAPTER LES USAGES

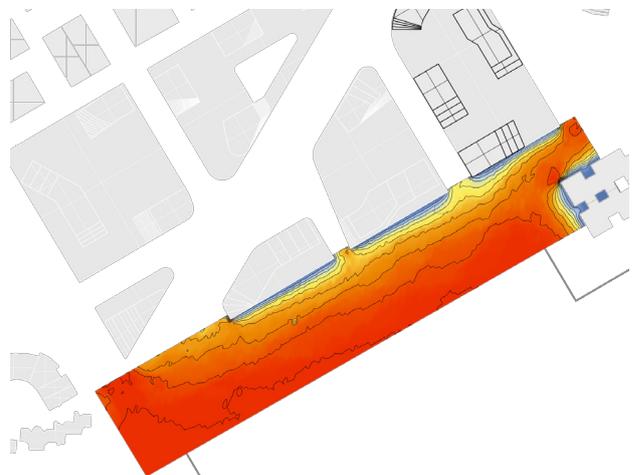
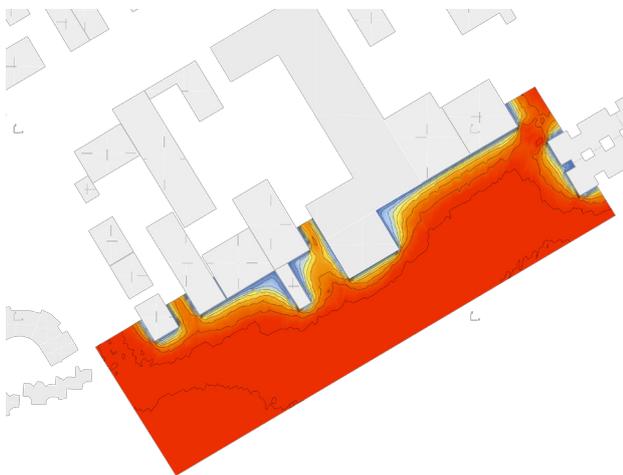
Les usages prévus sur l'espace public devront être adaptés aux caractéristiques microclimatiques des différentes zones du projet, pour en garantir le confort d'usage en toute saison : exposition au soleil, aux vents, végétalisation et mobilier. Les usages statiques seront réservés aux zones peu exposées aux vents violents. Les zones plus exposées pourront accueillir d'autres types d'usages plus dynamiques.



Vitesse des vents : la morphologie bâtie permet de protéger des vents violents du nord-ouest



Coefficient de vitesse moyenne du vent

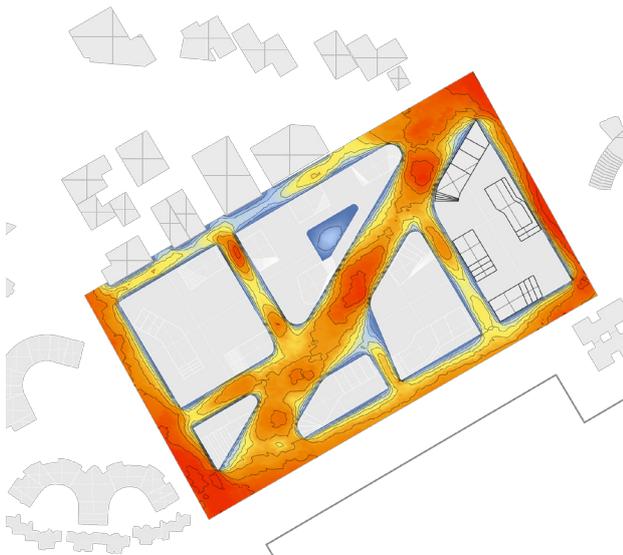


Fréquence d'inconfort aérouatique à l'année : le port se trouve plus protégé des vents avec le projet de la Colline qu'en l'état actuellement.

LA VÉGÉTALISATION AU PROFIT DU CONFORT URBAIN

Le projet paysager jouera également un rôle essentiel pour le confort aéraulique de la Colline. Une strate végétale basse, notamment au niveau de la Diagonale, sera la plus efficace pour ralentir les vents, en hiver comme en été.

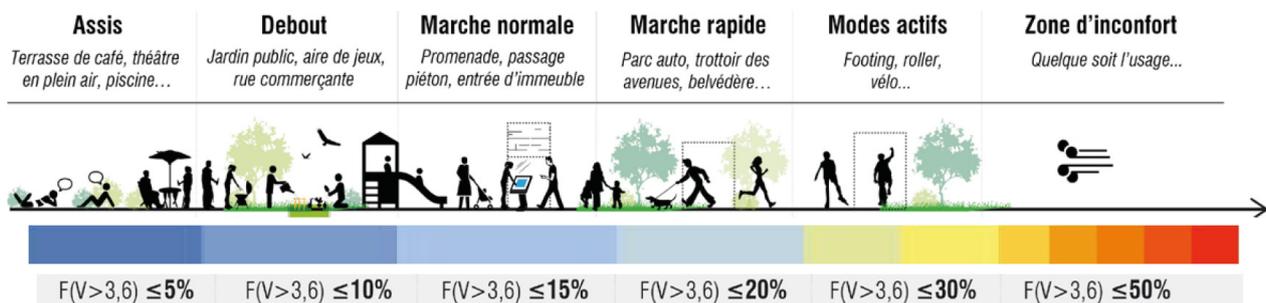
Comme illustré par les études aérauliques avec et sans végétation, les plantations prévues par le projet paysager ont un réel impact positif sur le confort de l'espace public en libérant des espaces plus calmes : la Diagonale gagne 20 % en moins à l'année d'exposition à des vents inconfortables.



Fréquence d'inconfort aéraulique à l'année : une diagonale ventilée mais préservée des vents violents



Une préservation d'inconfort urbain accentuée grâce à la végétalisation de la Diagonale



Usages possibles de l'espace public en fonction de la fréquence d'inconfort aéraulique

L'APPLICATION DES RÈGLES DU JEU

L'acte III, sera le dessin architectural, fruit d'une œuvre collective au service d'une conception bioclimatique ambitieuse.

La méthode que nous proposons de mettre en place est de définir un certain nombre de règles qui réinterprètent intelligemment celles de Ballardur. Le geste architectural devra trouver sa pertinence dans le confort bioclimatique.

Dans ce sens plusieurs architectes seront mis à contribution pour le dessin de la Colline. Ils devront respecter certaines règles issues du plan guide et du cahier des prescriptions architecturales urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE) qui sera mis à l'étude après validation du plan guide.

Jamais la ville de la Grande Motte n'a réalisé depuis sa création une opération d'une telle ampleur. C'est pour cela que nous parlons ici d'un laboratoire créatif dans lequel la philosophie de ce règlement ne sera pas d'imposer mais d'inciter, et surtout d'inviter à la créativité et à la réinterprétation.

Les réponses architecturales devront être une véritable œuvre originale, dans laquelle l'architecte aura trouvé sa place en garantissant aux futurs usagers un plaisir d'habiter hors du commun.

LES REGLES DU JEU COLLECTIF

qui s'inspirent d'une part des préceptes de J. Ballardur sur la conception, sont aussi celles de nos critères d'optimisation morphologique selon les indicateurs bio-qualitatifs exprimés précédemment :

J. Ballardur, « veut installer les estivants dans une nature maîtrisée ».

- Le vent : on n'arrête pas le vent, dit-il, on peut le peigner par des constructions judicieusement disposées

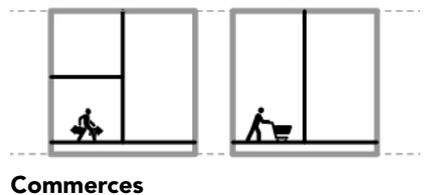
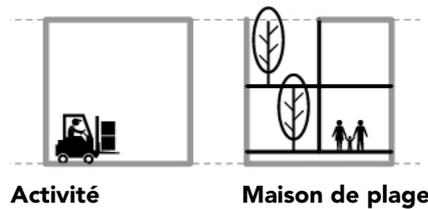
- Le soleil : pour lui le paradis terrestre étant un jardin, il veut des ombrages obtenus par un couvert végétal dense

- La mer : une promenade en bord de mer éloignée de toute circulation.

Par ailleurs quatre premières règles énumérées ci-après sont pour nous des invariants à la conception de la Colline, nouvelle pièce urbaine une ambition architecturale qui donnera à la Grande Motte un nouveau visage.

1/ UN REZ-DE-CHAUSSÉE PLURIEL

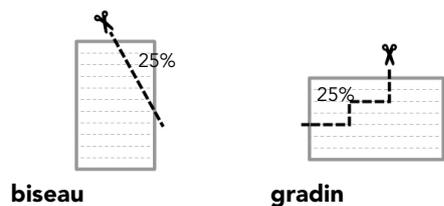
Pour garantir l'animation des rez-de-chaussées tout au long de l'année, le socle permet d'accueillir une grande diversité d'usagers.



2/ LE FAÇONNAGE BIOCLIMATIQUE D'UNE SKYLINE

Les logements bas seront traversants. Les bâtiments hauts privilégieront les doubles orientations sans être traversants afin d'éviter les courants d'airs.

Afin de maximiser les vues, l'ensoleillement et limiter les vis-à-vis, les volumes sont biseautés à hauteur de 25 %



3/ LES QUALITÉS D'HABITER L'EXTÉRIEUR

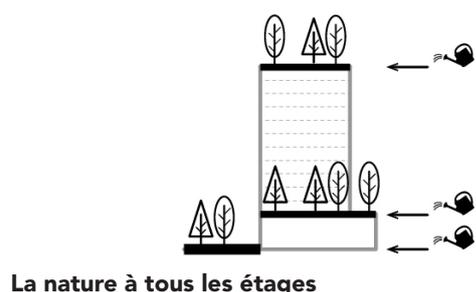
Pour retrouver dans les logements le caractère «vert» de La Grande Motte, les qualités de vie extérieurs, les espaces extérieurs représentent 40 % de la surface des plateaux des logements.

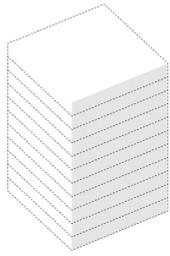


Une pluralité d'espaces extérieurs à décliner selon les orientations

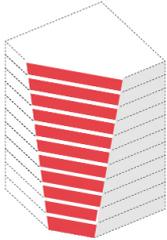
4/ LA COLLINE HABITÉE

La végétation fait partie prenante de l'écriture architecturale, les ensembles bâtis sont composés à la manière d'un paysage.

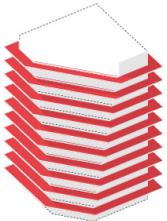




un volume de base qui doit être creusé de 25 % de vide



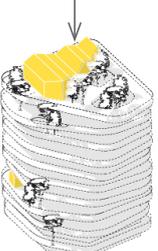
les 25 % de vide peuvent prendre la forme d'une façade bisotée ou d'un gradin



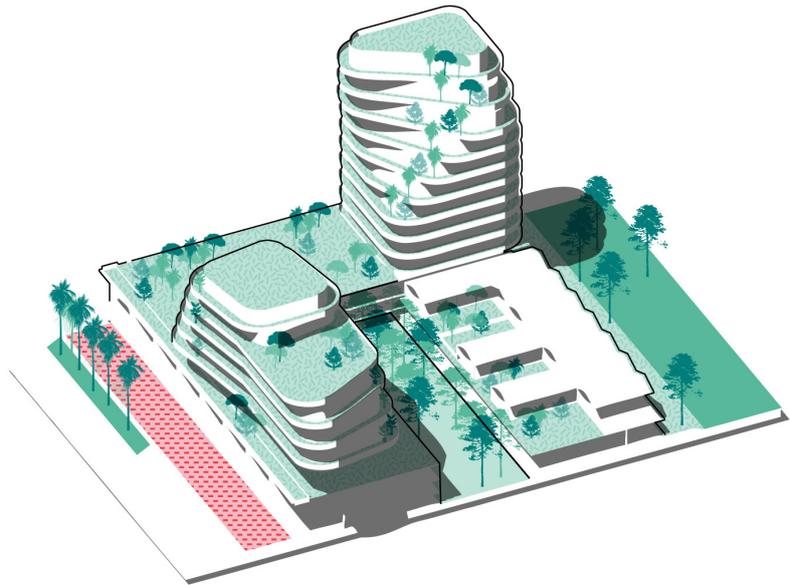
les espaces extérieurs dessinent des grands plateaux à habiter qui maximisent les vues sur l'horizon



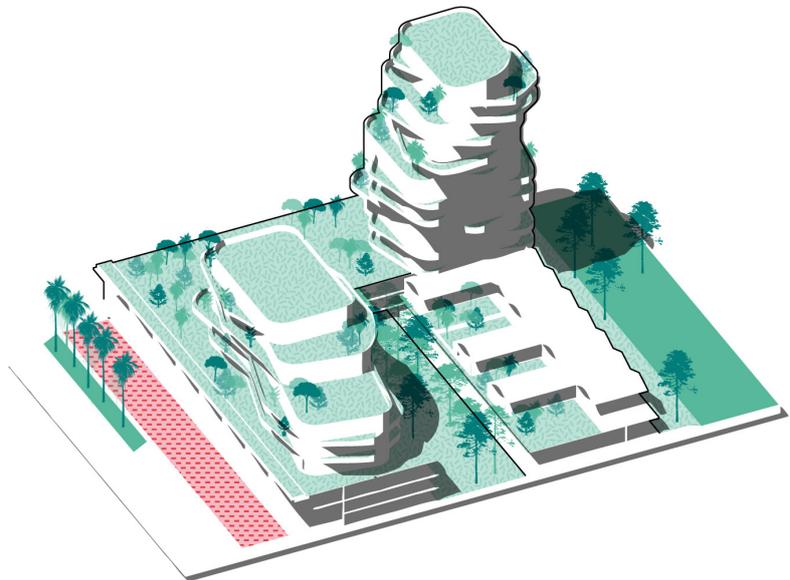
les espaces extérieurs doivent être végétalisés pour retenir l'eau de pluie et protéger du soleil



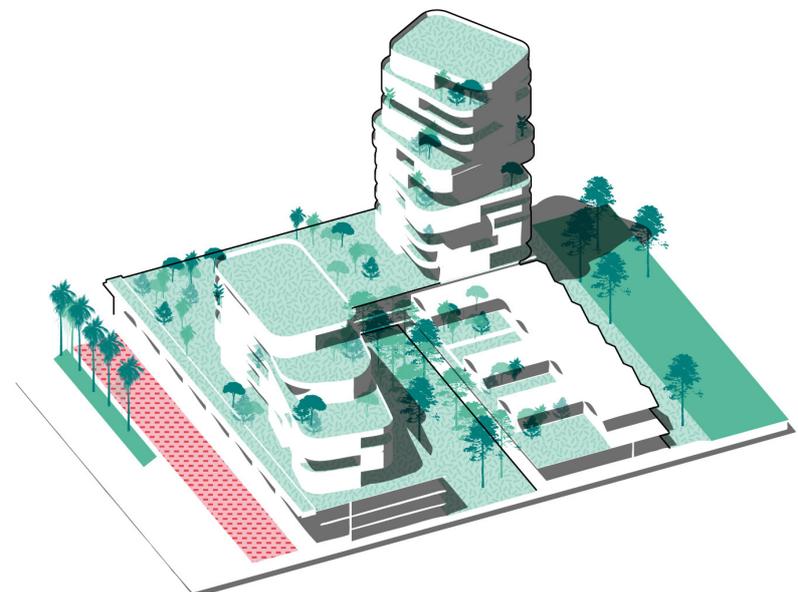
des micro-événements architecturaux redonnent l'échelle individuelle dans le collectif



Biseaux avec balcons filants



Gradins avec balcons filants



Gradins avec loggias

LA VIE DES REZ-DE-CHAUSSÉES

UN ILOT INTERFACE ENTRE LA ZONE ARTISANALE ET LE PORT

Le grand îlot de l'ancienne zone technique, bien que traversé par une voie, entravait le lien entre la zone artisanale et le port. Certes moins qualitative spatialement que le reste de la ville, la zone artisanale n'en est pas moins un quartier stratégique de la Grande Motte. La diversité de ses programmes en fait un lieu de vie inscrit dans le quotidien des Grands Mottois et son potentiel paysager mériterait d'être mis en valeur. Le projet fait le pari qu'à terme, ce quartier va muter avec une certaine densification. Il devra toutefois conserver sa dynamique programmatique et son identité de polarité de quartier. Cette polarité renforcée serait le meilleur allié de la Grande Colline, connectant leurs espaces publics dans un mouvement conjoint vers la plage et le port.

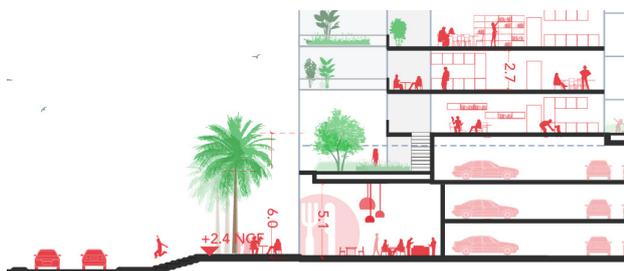
UN RDC RESILIENT A USAGES MULTIPLES

Le socle, réinterprétation d'un principe morphologique Balladurien, est ici calibré sur une hauteur de 8 m. Cette hauteur permet d'intégrer tous les types de programmes, du hangar nautique au Lidl en passant par la Maison de plage ou du stationnement sur plusieurs niveaux.

Le cote plancher bas du rez-de-chaussée dépend de son affectation. En effet, si le PPRI autorise les parkings sur la cote du terrain existant, le logement et le commerce doivent au contraire être au-dessus de la cote 2.4 mNGF. Cette différence de hauteur permettra de réduire la perception des socles de stationnements.

RESTITUER L'OFFRE COMMERCIALE

L'enseigne Lidl déjà présente sur le site doit faire partie intégrante du projet urbain d'ensemble. Elle ne peut rester comme un objet solitaire. Afin d'augmenter son implication dans le projet et de réduire son emprise foncière nous proposons de le reconstruire au premier plan, sur l'avenue R. Fages.



Les rez-de-chaussées actifs aux programmes multiples

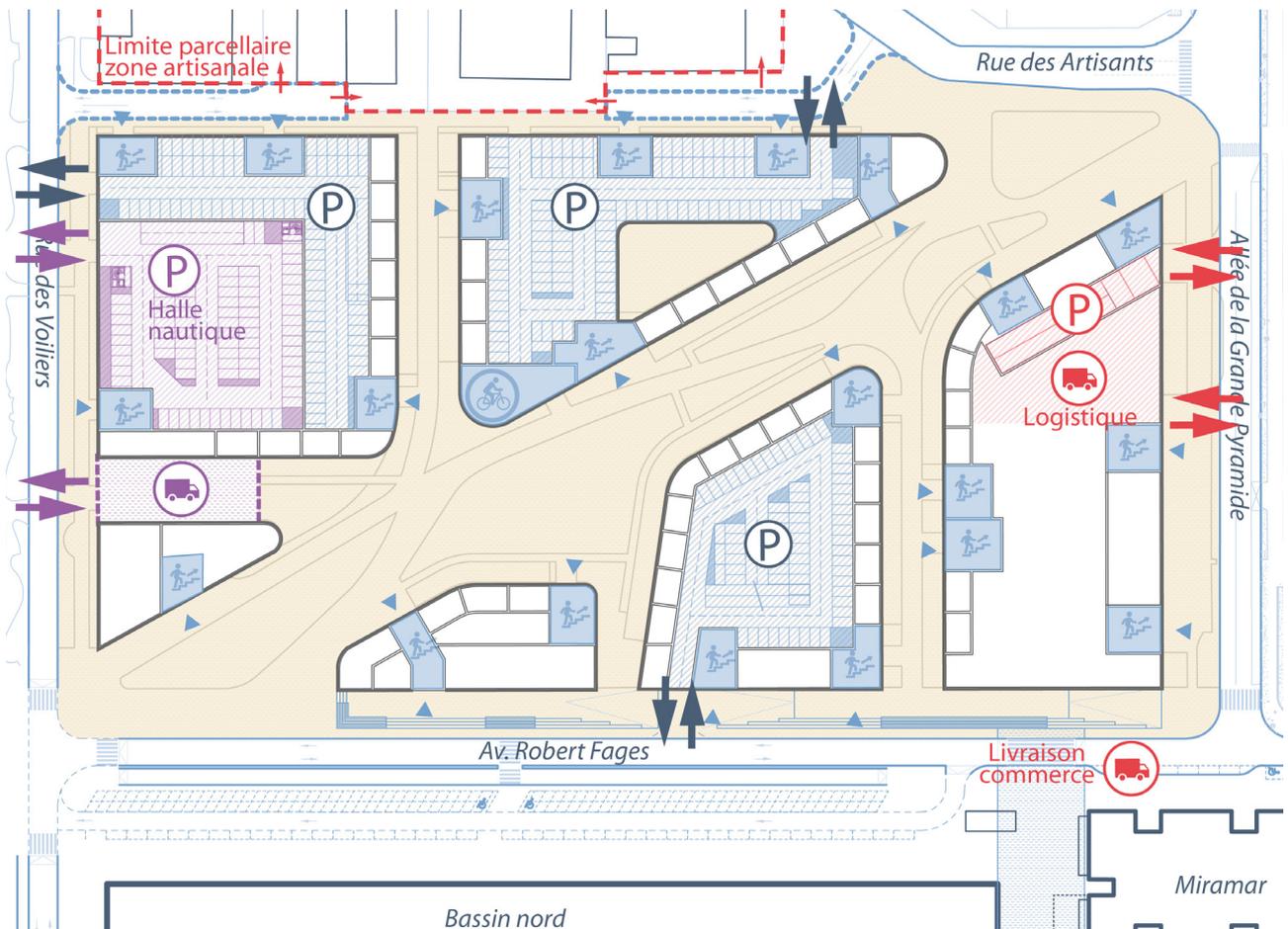
Quel sera l'impact des nouveaux logements et commerces sur le trafic avenue R.Fages ?

Concernant le surplus de trafic sur les quais, il est important de noter les éléments suivants :

- le LIDL existe déjà il n'y aura donc aucune génération supplémentaire.
- pour les logements, avec 630 places, on peut considérer environ 1'900 mouvements supplémentaires sur le réseau.
- pour le carré nautique, la génération supplémentaire est délicate à calculer étant donné qu'une partie des affectations existe déjà et n'apporteront donc aucun mouvement supplémentaire sur le réseau.
- la génération des nouvelles places liées aux anneaux sera relativement limitée étant donné la faible rotation de ces cases et leur saisonnalité d'usage.

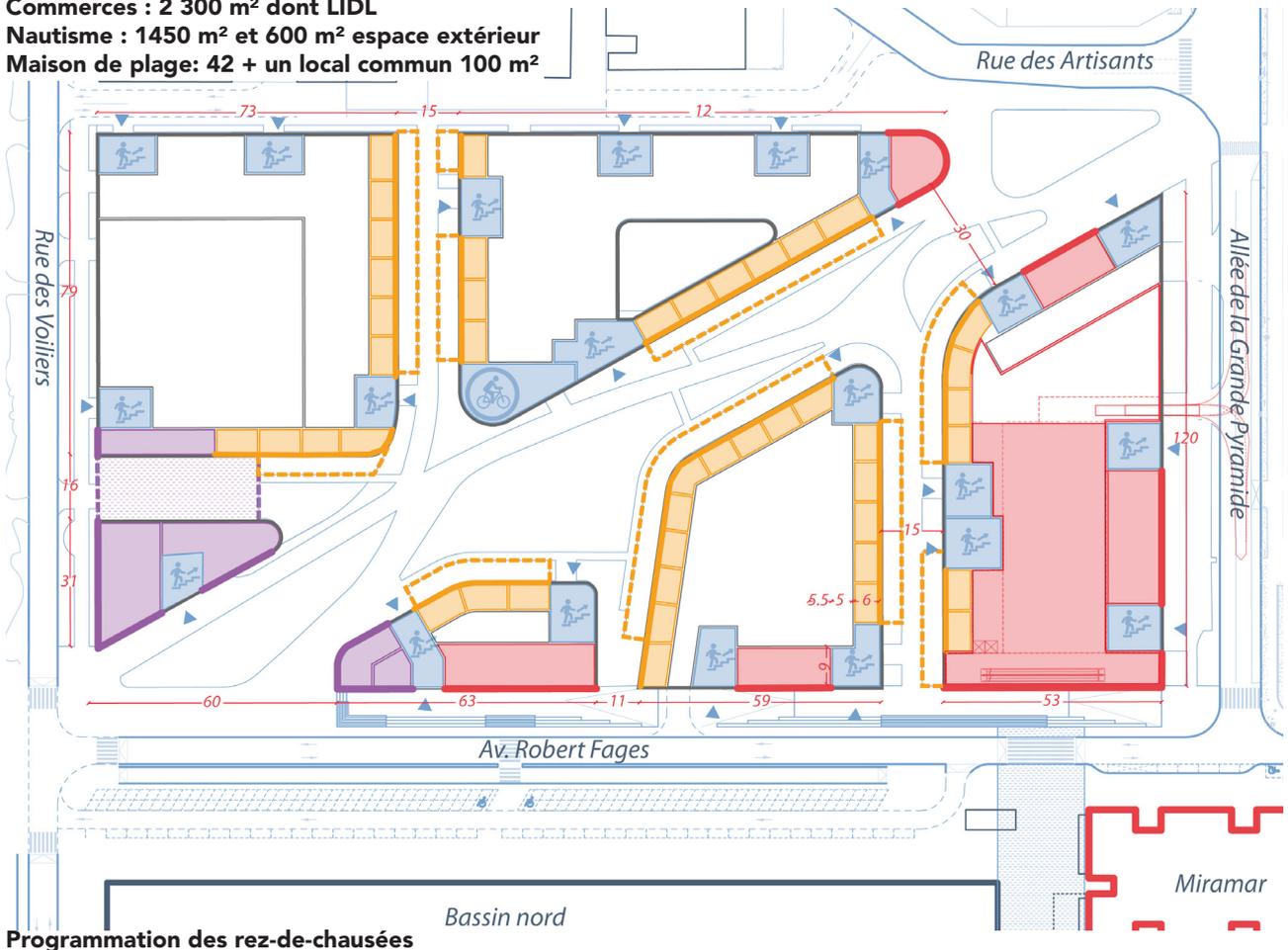
Si on prend en compte la répartition du trafic préconisée (avec un report du trafic du site sur la rue des artisans), on peut estimer un trafic généré sur l'avenue R.Fages entre 500 et 1000 mouvements. Toutefois, le projet prévoit aussi la réorganisation des espaces de stationnement et la suppression localement de près de 600 places publiques sur le quai Fages et secteur Baumel. Ces places génèrent actuellement de nombreux mouvements (estimés entre 1'500 et 2'000 mouvements) qui seront donc ôtés du quai à terme.

Donc pour synthétiser, par rapport à la situation actuelle, le trafic sur les quais devrait diminuer de 500 à 1'500 véhicules/jour. Etant donné qu'il n'y a pas de problème sensible sur le réseau actuellement, la fluidité du trafic avec le projet est donc garantie.



Accès et desserte

Commerces : 2 300 m² dont LIDL
Nautisme : 1450 m² et 600 m² espace extérieur
Maison de plage: 42 + un local commun 100 m²



Programmation des rez-de-chausées

LA DIAGONALE DE LA MER

LA DIAGONALE A LA RECHERCHE D'UN ÉQUILIBRE

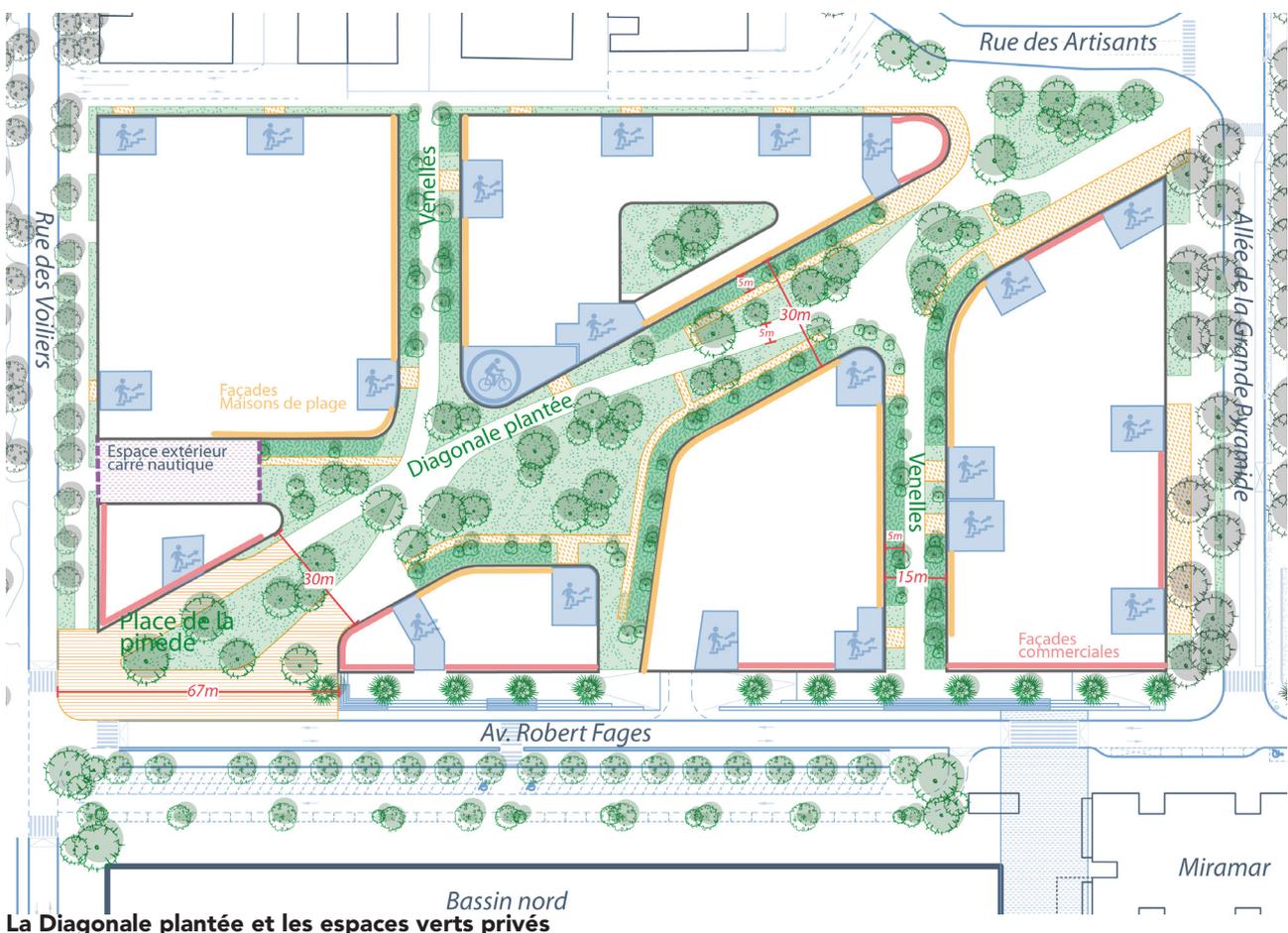
Au cœur de la Colline se développe la Diagonale. Cet espace public très végétalisé d'un hectare s'inspire fortement de l'unité paysagère des Venelles dédiées aux modes doux présentes dans l'ADN de l'urbanisme grand-mottois.

Ce grand espace public va permettre de développer une pinède généreuse ombrageant des circulations piétonnes et de grands mouvements de sols enherbés.

La recherche d'un équilibre minéral/végétal et d'un contraste visuel entre la végétation méditerranéenne et une architecture contemporaine est souhaitée.

La Diagonale aura deux points d'accroche au Nord/Est et au Sud/Ouest de la zone de la Colline. Un calepinage particulier identifiera ces deux zones d'articulation urbaine stratégique permettant le passage d'un flux piétons important.

Par ailleurs, un réseau de cheminements plus étroits et intimistes permettra aux riverains de rejoindre les maisons de plage et leurs jardins privatifs associés. Ces derniers seront végétalisés avec des essences d'arbres tiges caducs et fleuris de taille modeste, une haie végétale persistante permettra d'assurer une intimité aux rez-de-chaussées.



La Diagonale plantée et les espaces verts privés



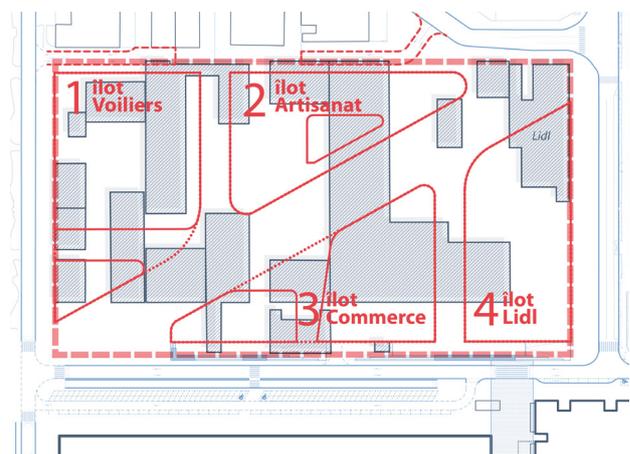
LEGENDE PLANS SECTEUR COLLINE :

- Locaux commerciaux
- Façade commerciale
- Halls
- Accès Hall
- Maison de plage
- Jardin maison de plage
- Entreprises du nautisme
- Espace extérieur entreprises du nautisme
- Façades commerciales
- Façades maisons de plage
- Halls
- Espace vert
- Jardin maison de plage
- Chemins d'accès au différents programmes du RDC
- Place
- Palmier
- Arbre feuillu caduc
- Arbre persistant
- Pin parasol
- Zone piéton/mobilités douces
- Parking/logistique commerce
- Parking logement
- Halls
- Accès Halls
- Parking entreprises du nautisme
- Espace extérieur entreprises du nautisme
- Logistique
- Parking
- Accès parking et logistique
- Reprise de la voirie
- Limite parcellaire zone artisanale
- Accès préservés aux parcelles de la zone artisanale

UN PHASAGE ADAPTABLE : L'ÎLOT FLEXIBLE

La construction de la Colline sera nécessairement phasée. Le premier îlot qui devra être livré est l'îlot 1 du parking de la Halle Nautique, un des équipements qui doit être livré rapidement pour le bon fonctionnement des activités.

Pour permettre l'installation du Lidl dans l'îlot 4 à terme, c'est cet îlot qui sera construit dans un 2e temps. Une installation temporaire du Lidl sera organisée sur le reste de la parcelle libre avant le déménagement en phase définitive. La construction des deux autres îlots, 2 et 3, sera librement mise en oeuvre suivant les preneurs et les conditions économiques du moment.



Superposition zone technique existante / projet

UNE PLAGE EN VILLE





RENCONTRE AVEC LES CONTRIBUTEURS

Suite à nos échanges avec les professionnels de l'immobilier, il en ressort :

- la création de grands logements.
- le besoin d'un espace extérieur serait plus important que les vues sur mer.
- l'importance d'une offre plus diversifiée à LGM fait consensus auprès des promoteurs pour qui l'objectif de 500 logements est raisonnable et sans impact sur le prix de l'immobilier. Ils estiment que l'attractivité de la ville et la liaison directe avec Montpellier (25 min) font de LGM un marché immobilier capable d'absorber cette opération sous réserve de maîtriser les prix de sortie.

RETOUR SUR L'ÉCHANGE PUBLIC DU 19 DECEMBRE 2018

Ce nouvel îlot habité dans le voisinage immédiat de la Grande Pyramide est vécu par certains des habitants présents comme allant à l'encontre des intentions de J. Balladur : la Grande Pyramide seul élément de transition entre le levant et le couchant, un signal haut et fort dans le paysage. C'est la hauteur des nouvelles constructions qui vient au premier plan des préoccupations. Les questions des vues masquées ont été assez secondaires, car le fait d'une minorité.

D'autres questions portent sur la capacité de la ville à recevoir cette nouvelle population, en termes de trafic et d'équipements. L'engagement de la production importante de logements à l'échelle de la commune par rapport au reste du territoire du Pays de l'Or, dans le SCOT, est remis en cause. Également les inquiétudes ou arguments à charge vis-à-vis du projet et la pertinence au regard des enjeux climatiques, quelle justification de la densification urbaine sur le littoral.

La rénovation de l'actuelle zone technique et sa possible transformation en zone d'habitat a été comprise et entendue par la majorité, mais le nombre de logements, la hauteur et la densité du projet concentrent les oppositions qui estiment la jauge de logements acceptable à 250 sous réserve d'une réponse adaptée au regard des préoccupations climatiques, entre autres la montée des eaux.

Le projet est aussi l'occasion pour un certain nombre d'habitants de partager certains constats sur la nécessité de produire des logements adaptés (plus grands, mieux isolés, à des prix plus accessibles pour les familles, etc.) et d'exprimer leur intérêt particulier pour l'architecture et ce qu'ils attendent en termes d'ambitions architecturales et de travail à venir avec les acteurs (promoteurs ou architectes).

« Comment avez-vous anticipé les impacts de ces 500 logements sur la ville, impacts sur la circulation, et les équipements scolaires ? Ces problématiques sont-elles prises en compte dans le projet ? »

« Pourquoi la ville s'est-elle engagée dans une telle production de logements dans le SCOT, n'y-a-t-il pas une réflexion à mener quant à la réhabilitation des logements existants et des logements vacants ? »

« Comment concilier patrimoine du XXe siècle et construire au XXIe siècle ? »

« Le bâtiment du Miramar pourrait devenir un musée de l'urbanisme »

CE QUE L'ON A RETENU

- la réduction du nombre de logements de 500 à 480
- l'abaissement du point culminant du projet d'un étage, moins 4 m par rapport au concours
- la réorganisation des volumes imaginés pour réduire les impacts visuels et optimiser la prise en compte des indicateurs bioclimatiques (vent, ensoleillement été/hiver, vues mer, vis-à-vis)
- les premières orientations pour les cahiers des charges des bâtiments : utilisation du béton, forte présence végétale
- une offre de logement adaptée et diversifiée avec une majorité de grands logements
- maîtriser une gamme de prix pour le logement abordable
- des solutions de foisonnement en privilégiant le parking Halle Nautique

RÉUNION DE RESTITUTION DU 8 AVRIL 2019 : LES QUESTIONS SIGNIFICATIVES ET LEURS RÉPONSES

Le PVP c'est aussi un projet d'habitat. Lors des ateliers, il a beaucoup été question du nombre de logements que vous prévoyez, à l'échelle de la commune et du PVP. Ne craigniez-vous pas que ces nouveaux logements viennent modifier l'équilibre de la ville ?

1249 logements, c'est le nombre de logements permanents inscrits au SCOT du Pays de l'Or que la commune doit pouvoir offrir à l'horizon 2033. Certains considèrent ce chiffre trop important par rapport aux 3920 logements que doit produire le reste des communes du SCOT.

Il faut bien comprendre que ces 1249 logements, c'est un maximum et qui sera maîtrisé. Ce n'est pas 100 % de nouveaux logements, mais :

- pour une part importante c'est de la transformation de résidences secondaires en résidences principales, et qui est une réalité aujourd'hui
- la création de nouveaux logements, à travers essentiellement le projet Ville-port (480 logements)

Si aujourd'hui, les communes du Pays de l'Or ont des objectifs de production de logements ralentis, c'est parce qu'elles ont beaucoup produit de logements ces deux dernières décennies et ont consommé quasiment tout leur foncier. Il est d'ailleurs très difficile pour ces communes de maîtriser la densification de leur tissu urbain avec des immeubles qui poussent au milieu de lotissements pavillonnaires. A la Grande Motte, nous avons une organisation urbaine qui a été réfléchi ; qui nous permet d'éviter cette densification sauvage et de contrôler strictement le nombre de nouveaux logements. La transformation de résidences secondaires en principales, c'est une réalité aujourd'hui.

Dire que 100 % des logements du projet seront des logements permanents serait illusoire. Notre souhait est de favoriser au maximum les habitants à l'année et plus particulièrement des familles en leur offrant des grands logements et des logements accessibles. *« Ce souhait de favoriser la ville permanente, est un axe fort de la politique que vous pouvez retrouver dans la concertation que nous avons menée déjà en 2009 sur le schéma directeur. »*

Sur le projet, près de 1 logement sur 2 sera en accession ou location maîtrisée avec 30 % de logements locatifs et 15 % en accession abordable, qui

s'adresseront obligatoirement à des résidents permanents. Nous sommes aussi conscients qu'une partie de ces logements sera vendue pour de la résidence secondaire. Donc nous tablons plutôt sur 350 logements occupés à l'année ; ce qui représenterait un peu moins de 1000 habitants supplémentaires sur une dizaine d'année. Pour mémoire, ces 15 dernières années nous avons accueilli environ 2500 habitants permanents supplémentaires.

Sur l'équilibre général de la ville, une partie des grands-mottois est attachée à ce que notre ville reste à taille humaine et ne dépasse pas le seuil des 10 000 habitants mais la réalité de l'INSEE qui au dernier recensement en janvier comptabilisait 8755 habitants, n'est pas tout à fait celle-ci car si l'on comptabilise les personnes qui vivent au moins 6 mois de l'année dans notre station, il n'y a jamais moins de 16 000 habitants et en saison 60 000 résidents et 140 000 en présentiel. A la différence d'autres communes, nos équipements publics sont très bien dimensionnés voire sur-dimensionnés.

Qu'avez-vous prévu sur le parc existant de logements qui n'est pas adapté à la demande mais qui offre pour autant une alternative ?

La ville compte 20 500 logements à LGM. Les $\frac{3}{4}$ sont des résidences secondaires et seulement 2 % sont réellement vacants. Intervenir sur ce parc existant est une démarche très complexe car elle sous-entend de pouvoir regrouper des studios pour faire de plus grands logements, d'accompagner leur rénovation énergétique et surtout de convaincre les propriétaires qui n'en ont pas forcément l'envie car ils en retirent déjà une bonne rentabilité. Nous venons d'être retenus par le ministère parmi 10 autres stations pour lancer une démarche expérimentale visant à inciter les propriétaires à rénover leurs logements.



LES TEMPS DU PROJET, LA MÉTAMORPHOSE

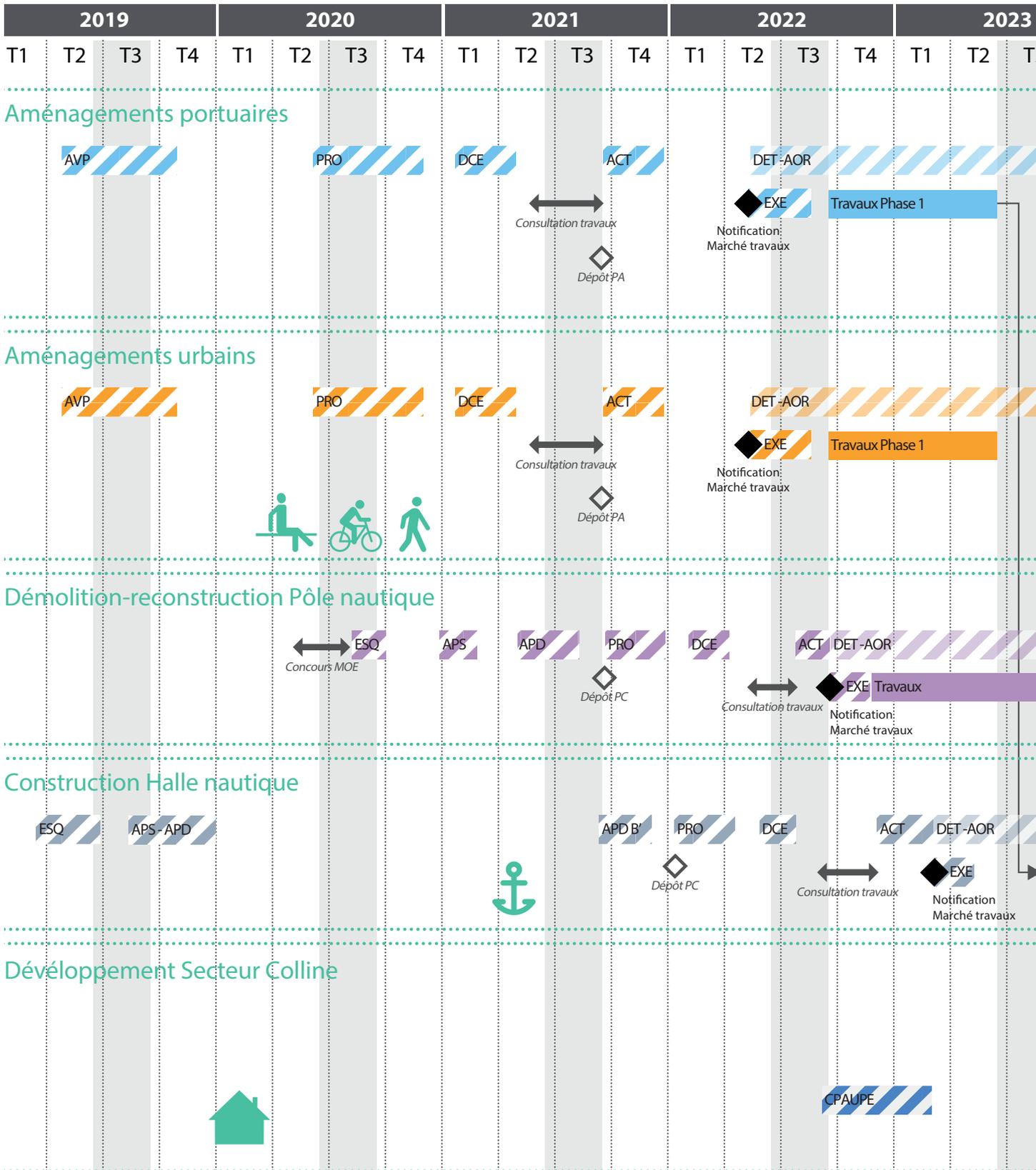
Le projet et son organisation

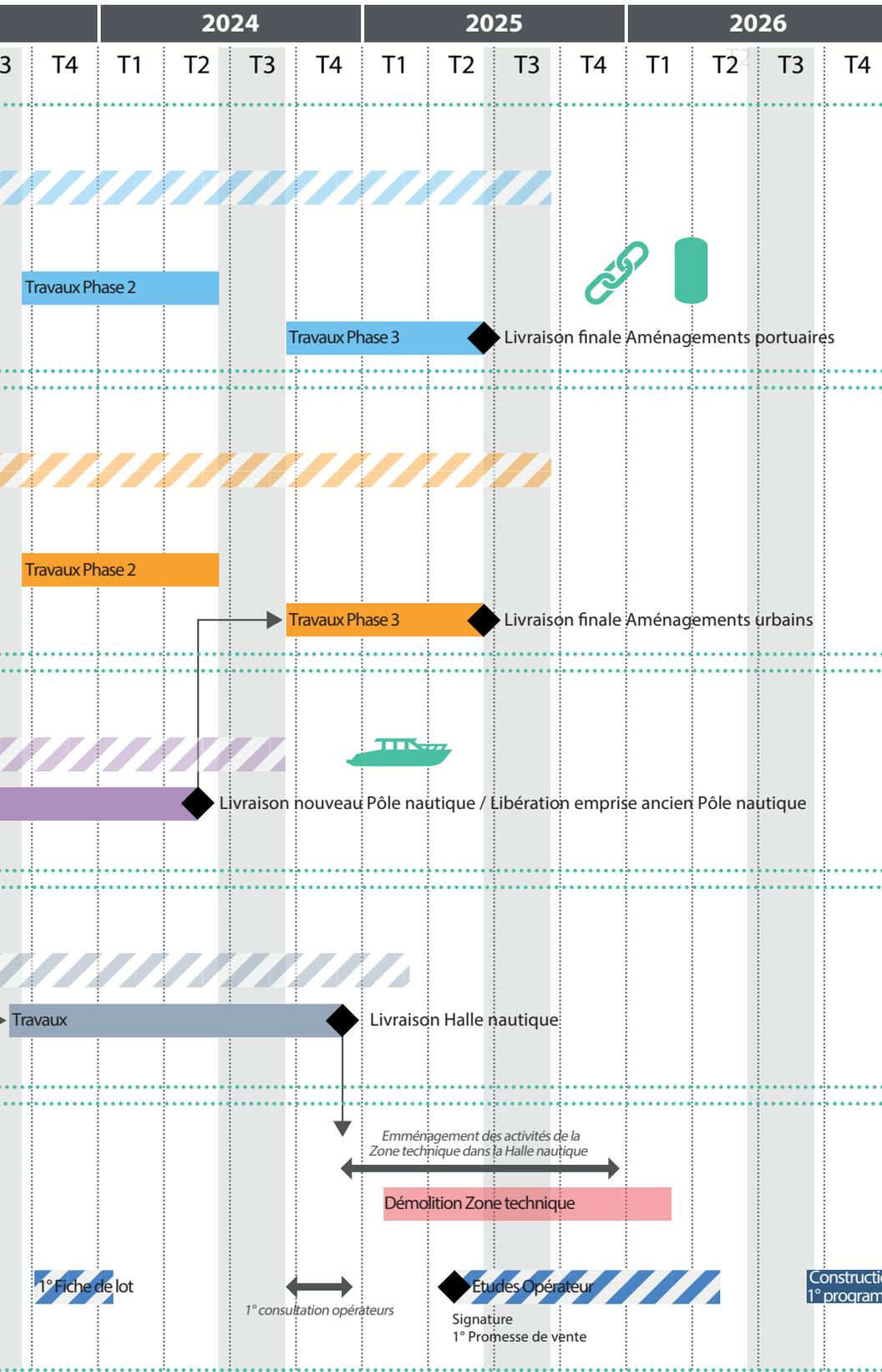
Le plan guide est une étape de stabilisation des études. La planification à la fois des études réglementaires et opérationnelles permet d'organiser le travail à venir, d'anticiper les problématiques et les besoins en études connexes comme celles présentées dans ce chapitre, hydro-morphologie, courantologie et agitation. Un premier phasage des travaux est également présenté pour vérifier la faisabilité des travaux hors périodes estivales avec le maintien des activités.

MONTAGE

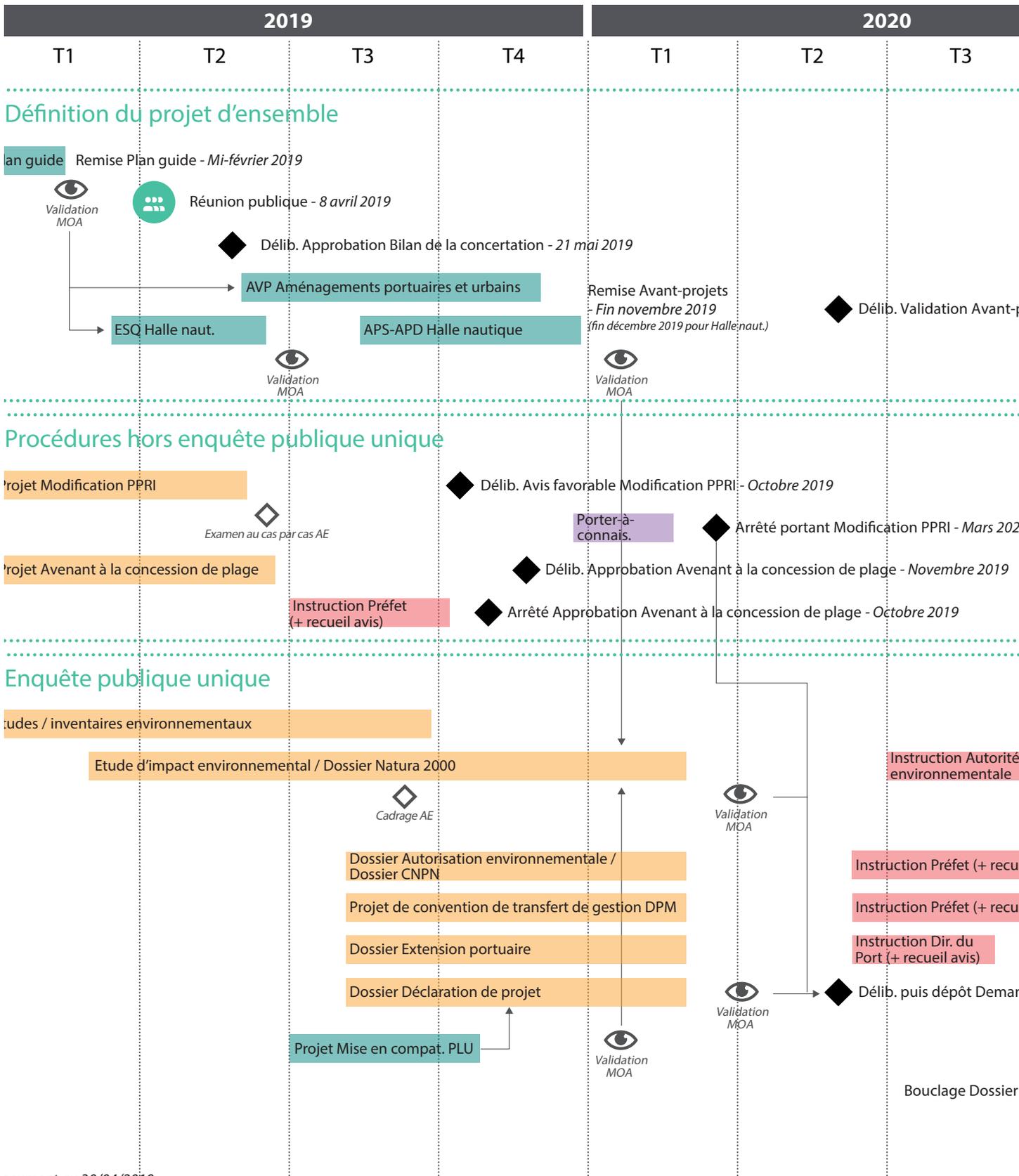
LE PLANNING OPÉRATIONNEL

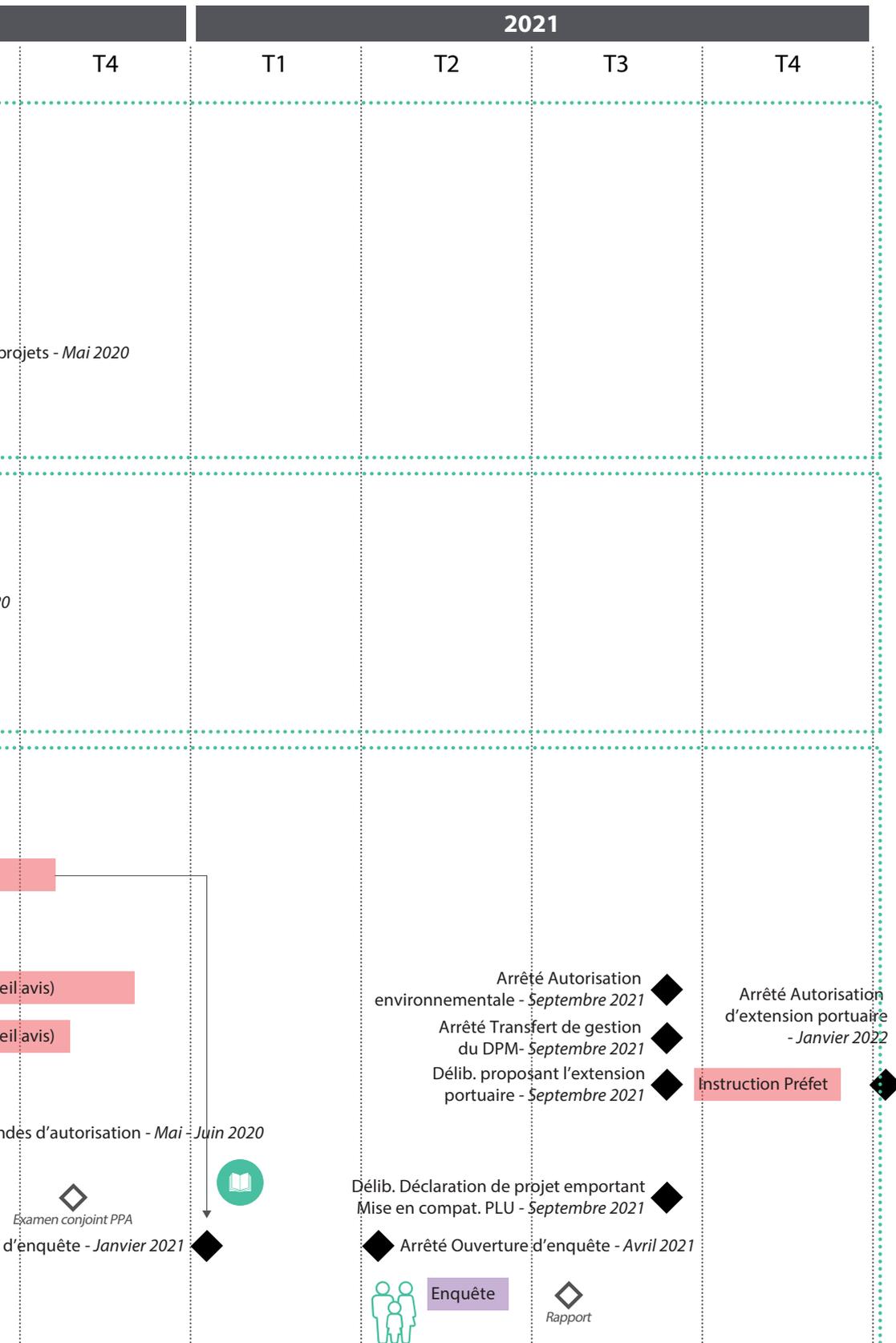
08
/1





LE PLANNING REGLEMENTAIRE





LE PLANING OPÉRATIONNEL

Le phasage des opérations de travaux a été élaboré sur la base des objectifs suivants :

- Maintenir les activités de carénage et les équipements techniques associés (darses élévateurs et mis à l'eau) pendant la durée des travaux
- Maintenir le fonctionnement du pôle nautique
- Disposer au plus tôt des emprises nécessaires à la création du nouvel ensemble bâtementaire de la nouvelle zone technique. Cette objectif vise à relocaliser le plus rapidement possible les entreprises du nautisme sur la nouvelle zone technique et libérer leurs emprises actuelles au profit du projet résidentiel envisagé par la commune,
- Maintenir l'accessibilité du secteur Baumel pendant toute la durée des travaux,
- Maintien d'un maximum de postes durant toute la durée des travaux,
- Minimiser le déplacement des bateaux en phase travaux,
- Maintenir la protection du port contre les événements climatiques ; les ouvrages de protection seront démolis à partir du moment où les nouveaux ouvrages protègent le port,
- Optimiser les mouvements de terre et réutiliser les déblais/remblais et matériaux existants : réutilisation des matériaux d'extraction du creusement des bassins pour la construction de la plateforme étendue de la nouvelle zone technique, réutilisation des enrochements des ouvrages à démonter pour la construction des nouveaux, garantir la possibilité de reconfigurer momentanément les espaces événementiels pendant les travaux (Salon international du multicoque, salon des plages, Etc.) Enfin, nous avons considéré que les travaux seront programmés sur une période annuelle allant de septembre à mai afin de ne pas perturber le fonctionnement du port et de la station balnéaire pendant la saison estivale. Les mois sans travaux seront à consolider avec les services de la ville suivant les travaux à réaliser et les secteurs d'intervention.

L'organisation et le découpage temporel sont à ce stade réalisés à grande échelle. La réalisation des travaux et le maintien des activités urbaines et portuaires nécessiteront une planification beaucoup plus détaillée et également des aménagements provisoires qui seront précisés en phases opérationnelles.

Les travaux préparatoires et de dévoiement commenceront en 2021.

PHASE 1

OCTOBRE 2022-JUIN 2023

Equipe 1 Ouvrages maritimes :

1- Construction de la nouvelle digue Ouest (digue provisoire permettant d'opérer sur le bassin sud), et réalisation des ouvrages portuaires de levage : 3 Mois

2- Démontage de l'enracinement de la digue Ouest au niveau de l'esplanade Baumel et réalisation des rideaux principaux de soutènement sur le bassin Sud : 2,5 mois

Réalisation du tenon avec les enrochements issus des opérations de dépose (2,5 mois). L'excédent de matériaux rocheux sera réutilisé pour opérer le confortement du talus arrière de la digue Ouest et / ou directement acheminer sur la partie orientale du projet pour y être revalorisé (épi). Nota 1 : les tâches de travaux 2 et 3 seront menés de manière concomitante.

3- Confortement de la digue Ouest (musoir et section courante), parachèvement de la nouvelle digue Ouest) et confortement de la digue Ouest : 2,5 mois

Equipe 2 Ouvrages maritimes :

1- Démontage tenon Est, réalisation de l'épi et du brise lame : 3 mois

2 - Réalisation des ouvrages de protection de la plage est (démontage tenon et construction de l'épi et du brise lâme)

3 - Confortement de la digue Est

Equipe Remblais :

1- Réalisation de l'équipement de levage

2- Réalisation des rideaux de palplanche

3- Déplacement de la station d'avitaillement

4- Dragage du bassin sud avec refoulement hydrauliques des sédiments en arrières des rideaux de soutènement pour constitution du nouveaux terre-pleins portuaires et finalisation des quais (rideaux d'ancrage et couronnement) : 2,5 mois

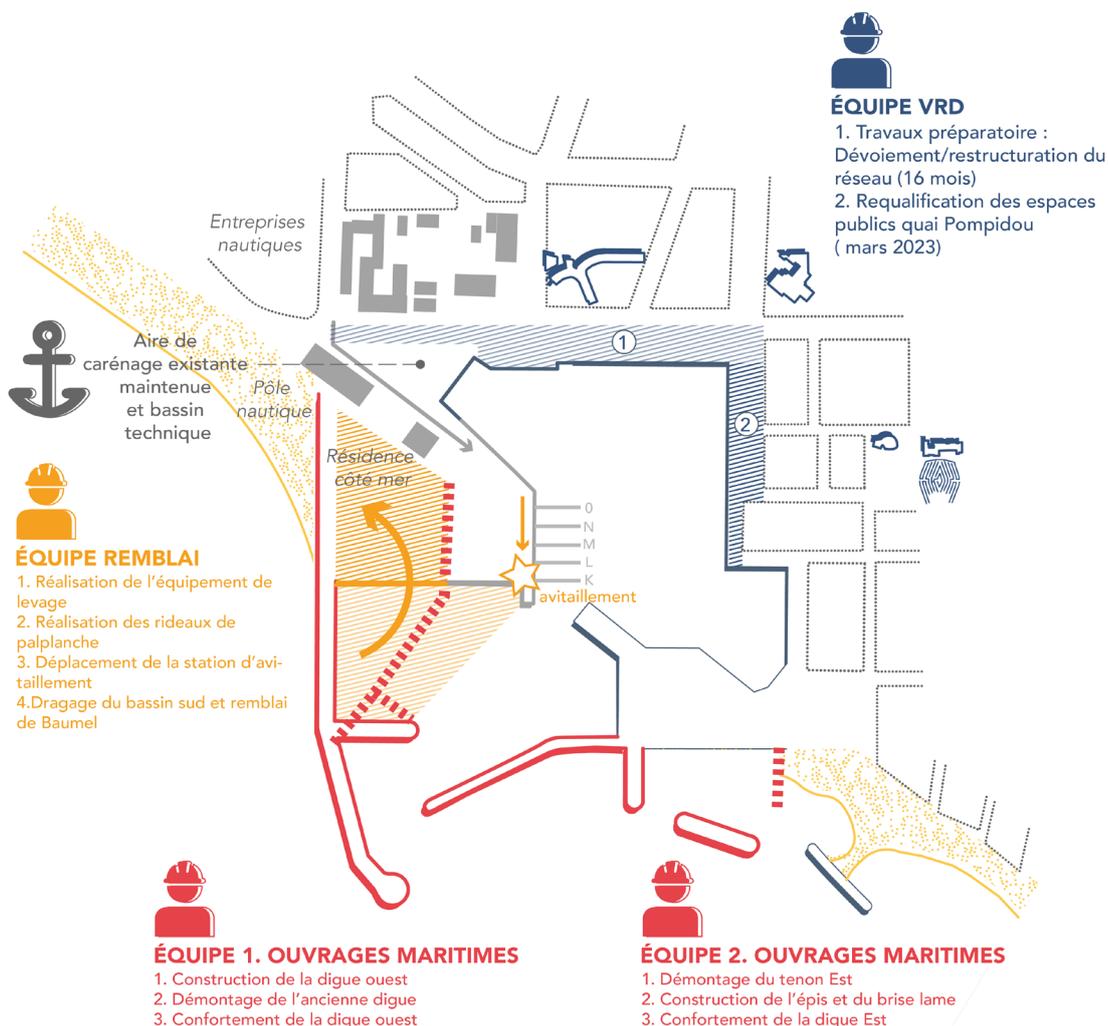
Equipe VRD :

1- Travaux préparatoire

2- Requalification des espaces publics sur le Quai Pompidou

Les Tâches 4 et 3 sont menées de manière concomitante. La tâches 1 (equipe 2 ouvrage maritime) sera menée en parallèle des autres phases

A l'issue de cette phase, les aménagements de voiries et les bâtiments pourront être opérés sur le môle Baumel



PHASE 2 OCTOBRE 2023-JUIN 2024

Equipe Ouvrages maritimes :

- 1- Création de deux pannes flottantes sur la partie occidentale du bassin Sud pour basculement des unités professionnelles de la zone technique et des postes plaisances des pannes K, L, M, N, O, R et Q, : 3 mois
- 2- Démontage des pannes K, L, M, N, O, R et Q
- 3- Création des appontements sur le bassin sud au droit du môle Baumel : 3 mois.

Equipe Remblais :

- 1- Dépose des appontements existants et dragage des bassins existants : 2 mois
- Deux options pour le devenir des sédiments « non contaminés » :
- a. Refoulement hydrauliques sur plage Est => implique la nécessité de créer le brise-lame en concomitance avec la tâche 1
 - b. Refoulement hydrauliques sur plage Ouest si les

aménagements prévus sur la partie orientale du projet n'étaient pas réalisés.

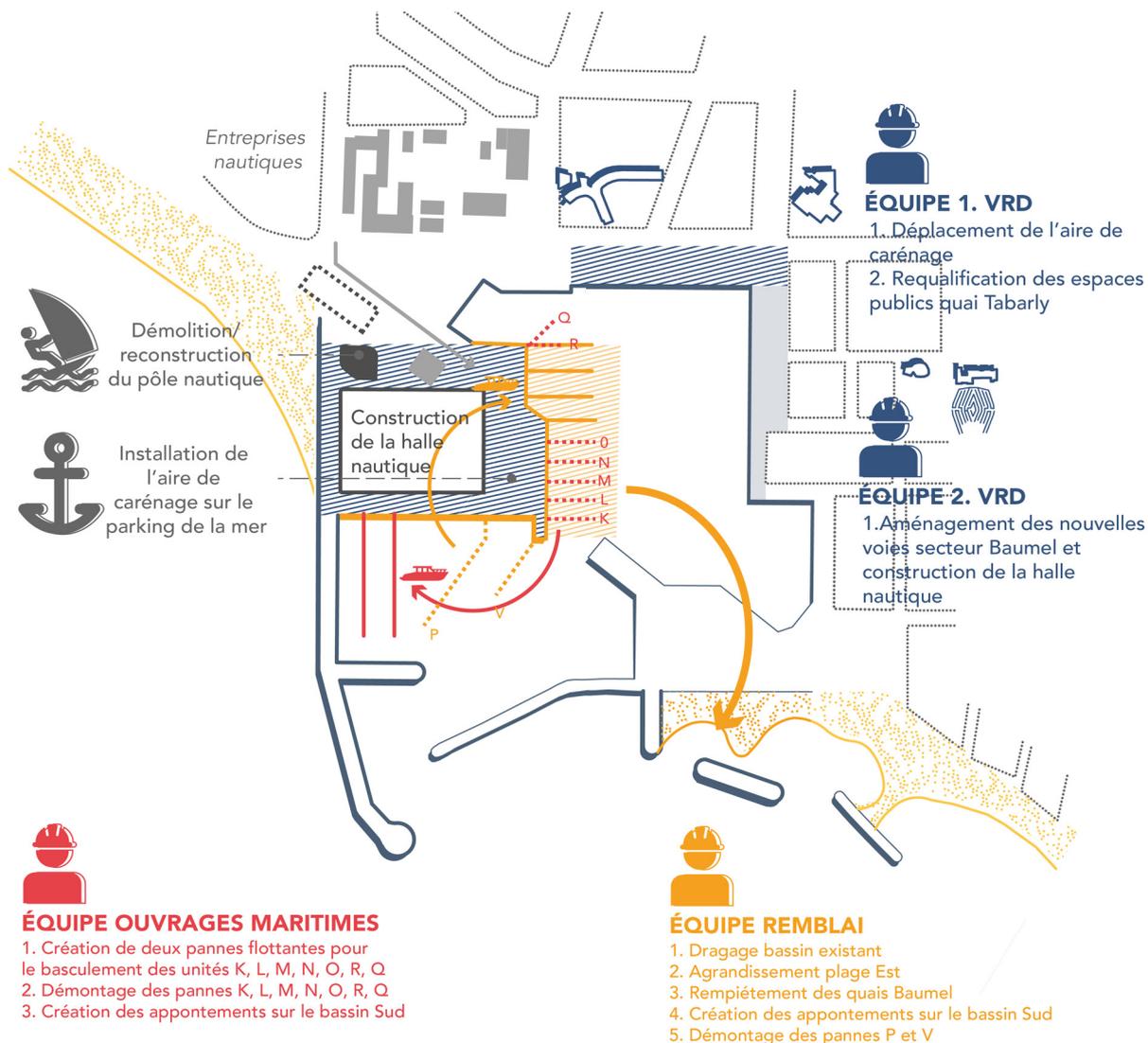
- 2- Agrandissement de la plage Est
- 3- Rempiètement des quais Baumel
- 4 et 5- Création des appontements sur le bassin Sud au droit du môle Baumel : 3 mois. L'opération inclus la libération au fur et mesure des pannes P et V et leur réemploi au niveau des pontons techniques.

Equipe 1 VRD :

- 1- Déplacement de l'aire de carénage
- 2- Requalification des espaces publics sur l'avenue R. Fages secteur Est

Equipe 2 VRD :

- 1- Aménagement des nouvelles voies secteur Baumel et démarrage de la construction de la halle nautique
- A l'issue de cette opération, l'activité de services liée à la plaisance (aire de carénage, mise à l'eau, etc.) pourra être redéployée sur la nouvelle zone technique. La requalification des espaces publics Av. R Fages sera menée en parallèle des phases maritimes.



PHASE 3 OCTOBRE 2024-JUIN 2025

Equipe remblais :

- 1- Réalisation des soutènements du bassin Nord par rideaux de palplanches : 3 mois (doublement des ateliers)
- 2 et 3- Creusement du bassin Nord refoulement sur les plages, 3 mois

Equipe Ouvrages maritimes :

- 1- Equipements du bassin Sud en pontons et finalisation des quais (bollards ; échelles) : 2 mois
- 2- Création des quatre pannes sur le bassin Nord, 4 mois.

Equipe VRD :

- 1,2 et 3- Requalification des espaces publics sur l'avenue R. Fages secteur ouest et voie principale Baumel.

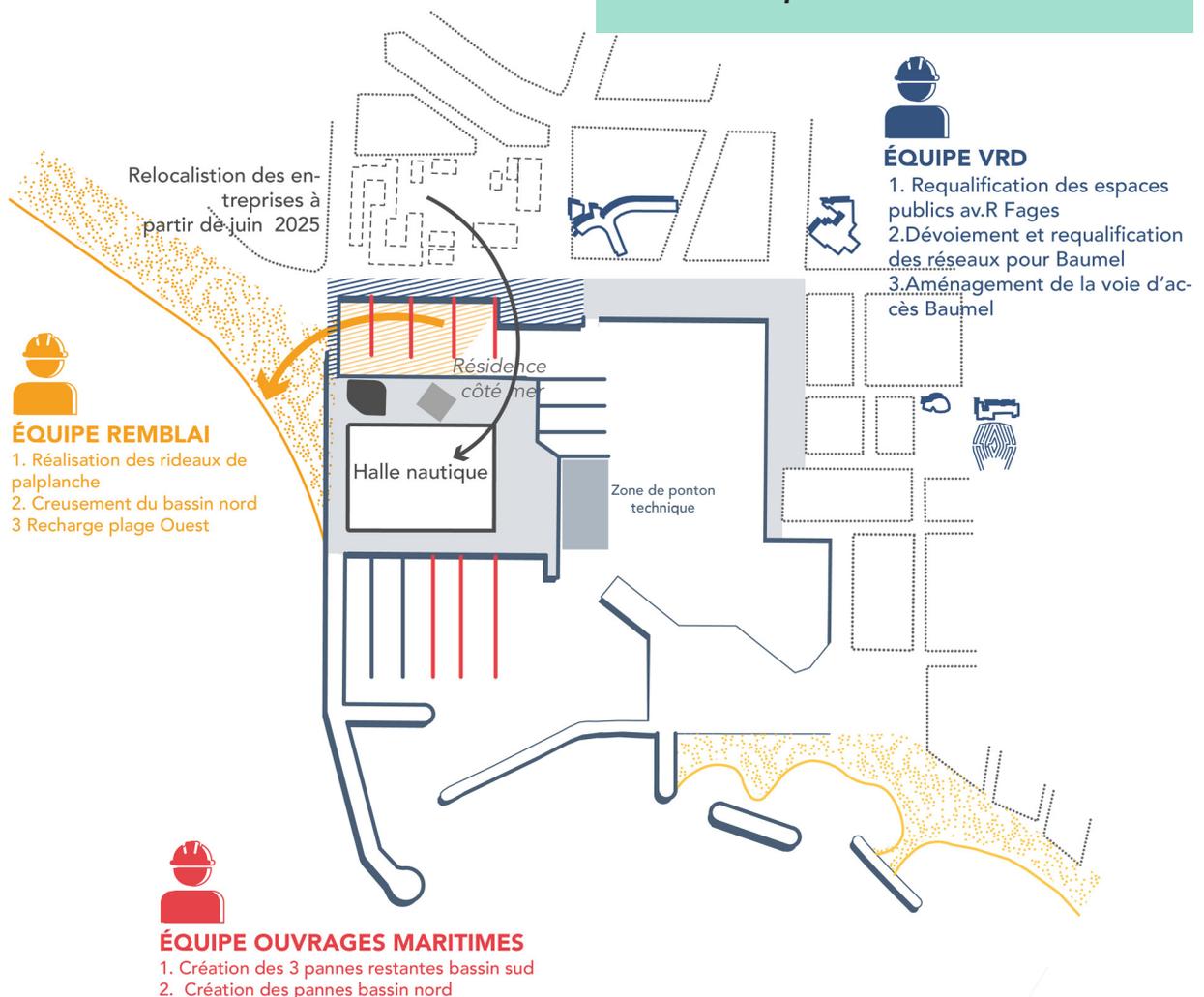
Finalisation de la construction de la halle nautique. La requalification des espaces publics Av. R Fages sera menée en parallèle des phases maritimes.

HYPOTHÈSES :

- Doublement des ateliers de battages pour bassin Nord.
- Confortement de la digue Ouest via la nouvelle digue Ouest
- Dragage 1500 m³ /h (eau sédiment) opérabilité 8h/j
- Installation de chantier opérée durant la période estivale
- Démarrage des travaux de la construction du pôle nautique 3ème trimestre 2022 afin de permettre la démolition à la fin de la phase 2
- Réalisation des travaux de dévoiement/construction des réseaux définitifs pour alimenter Baumel 3ème trimestre 2023.

SYNTHÈSE

- **3 saisons de travaux hors grande Colline et déplacement des entreprises sur la Halle nautique**
- **Libération de la zone technique pour consolidation, VRD et Bâtiment après la première année de travaux.**
- **Déplacement des activités de services à l'issue de la phase 2**



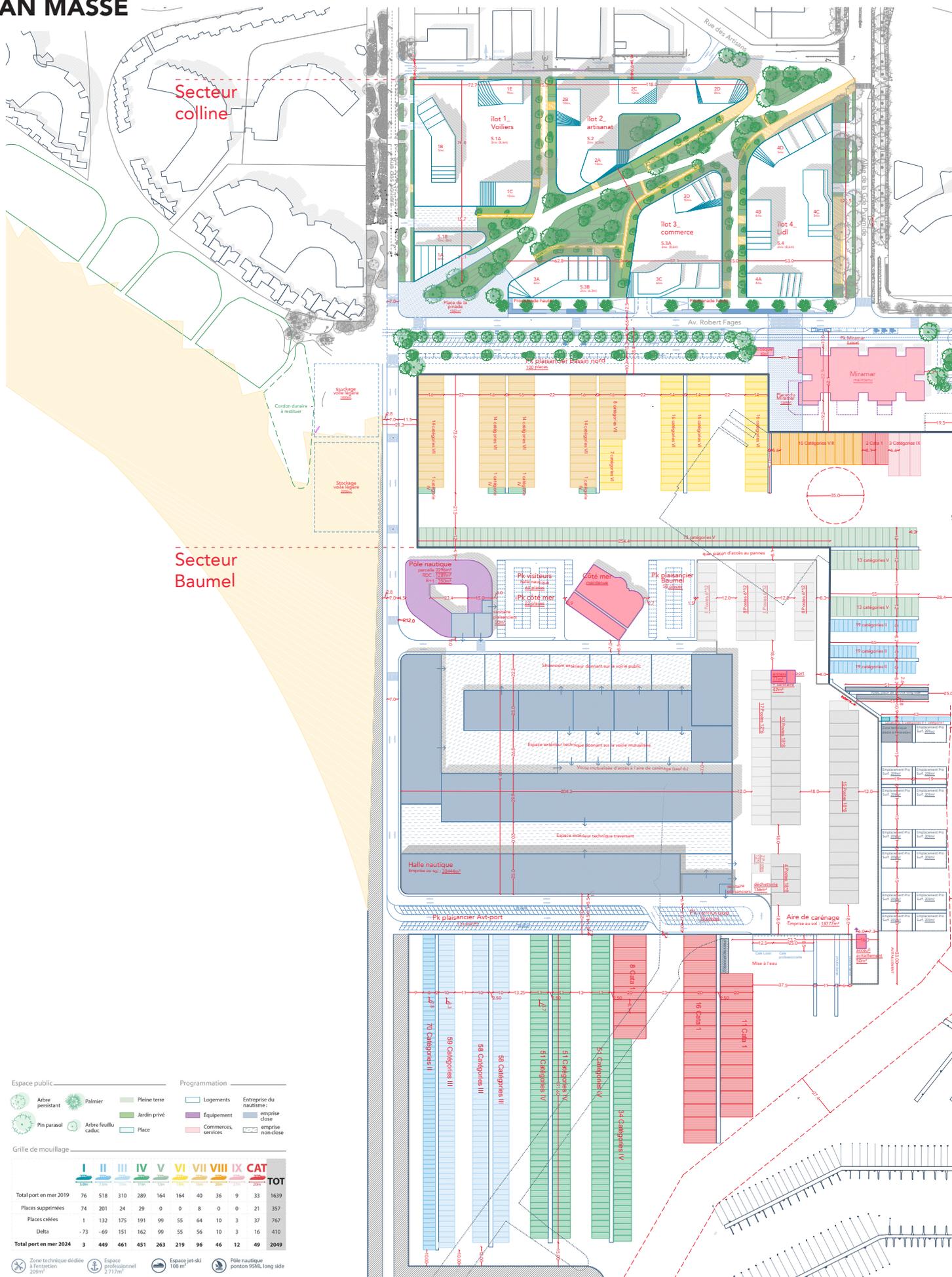


LE PLAN GUIDE ILLUSTRÉ

Plans et coupes

L'ensemble de ces thématiques et sujets de réflexion est traduit sur les documents graphiques présentés dans ce chapitre. Les plans et coupes illustrent spatialement les dispositions décrites dans le plan guide. Cette conclusion graphique du plan guide est une première étape de faisabilité des espaces publics qui a permis de vérifier la géométrie et les coûts du projet.

PLAN MASSE



Secteur colline

Secteur Baumeil

Espace public

- Arbre persistant
- Palmeier
- Plaine terre
- Jardin privé
- Arbre feuillu caduc
- Place

Programmation

- Logements
- Entrepise du nautisme
- Équipement
- Commerces, services
- emprise close
- emprise non-close

Grille de mouillage

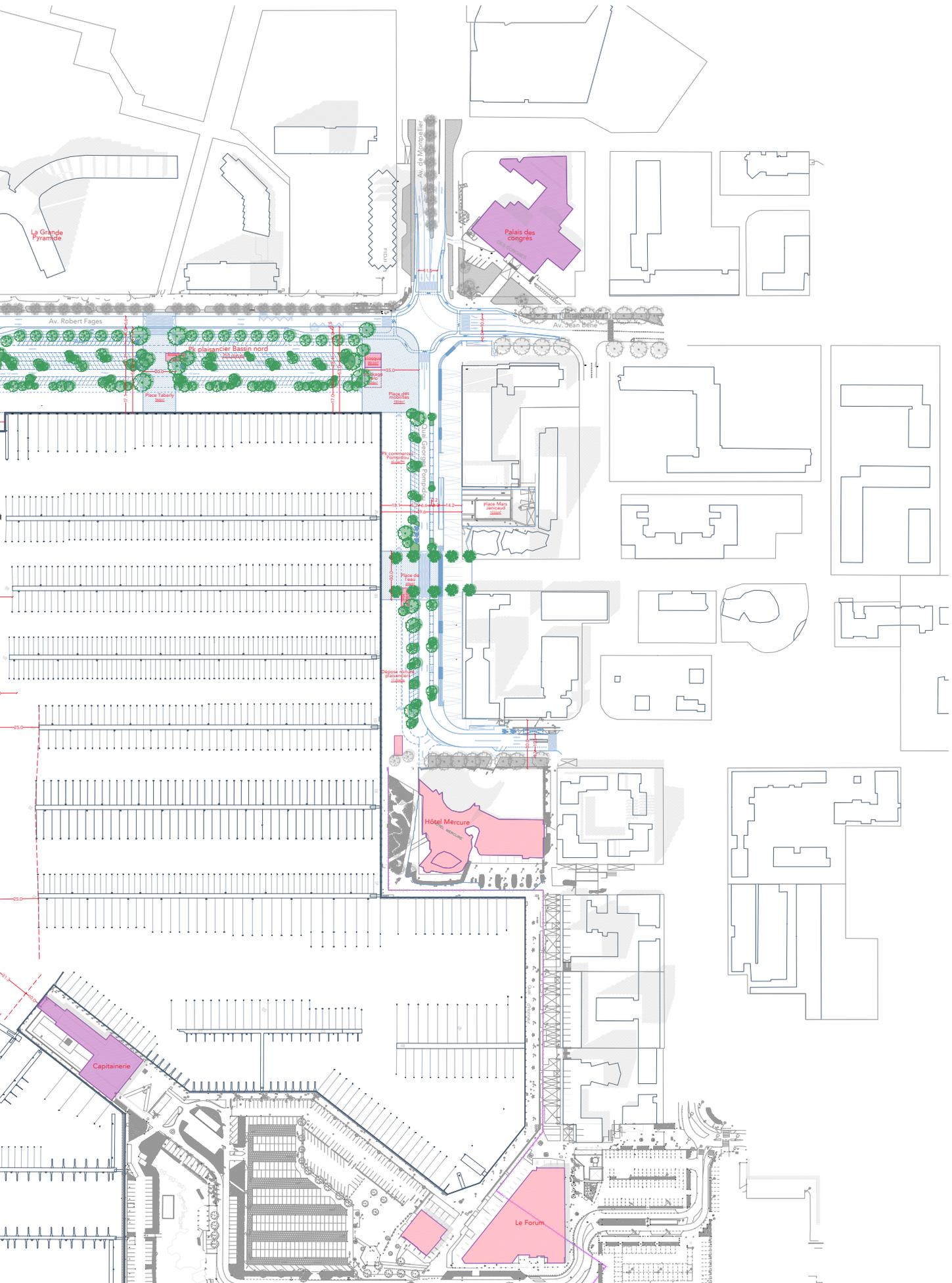
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	CAT	TOT
Total port en mer 2019	76	518	310	289	164	164	40	36	9	33	1639
Places supprimées	74	201	24	29	0	0	8	0	0	21	357
Places créées	1	132	175	191	99	55	64	10	3	37	767
Delta	-73	-69	151	162	99	55	56	10	3	16	410
Total port en mer 2024	3	449	461	451	263	219	96	46	12	49	2049

Zone technique dédiée à Fenestren 20m²

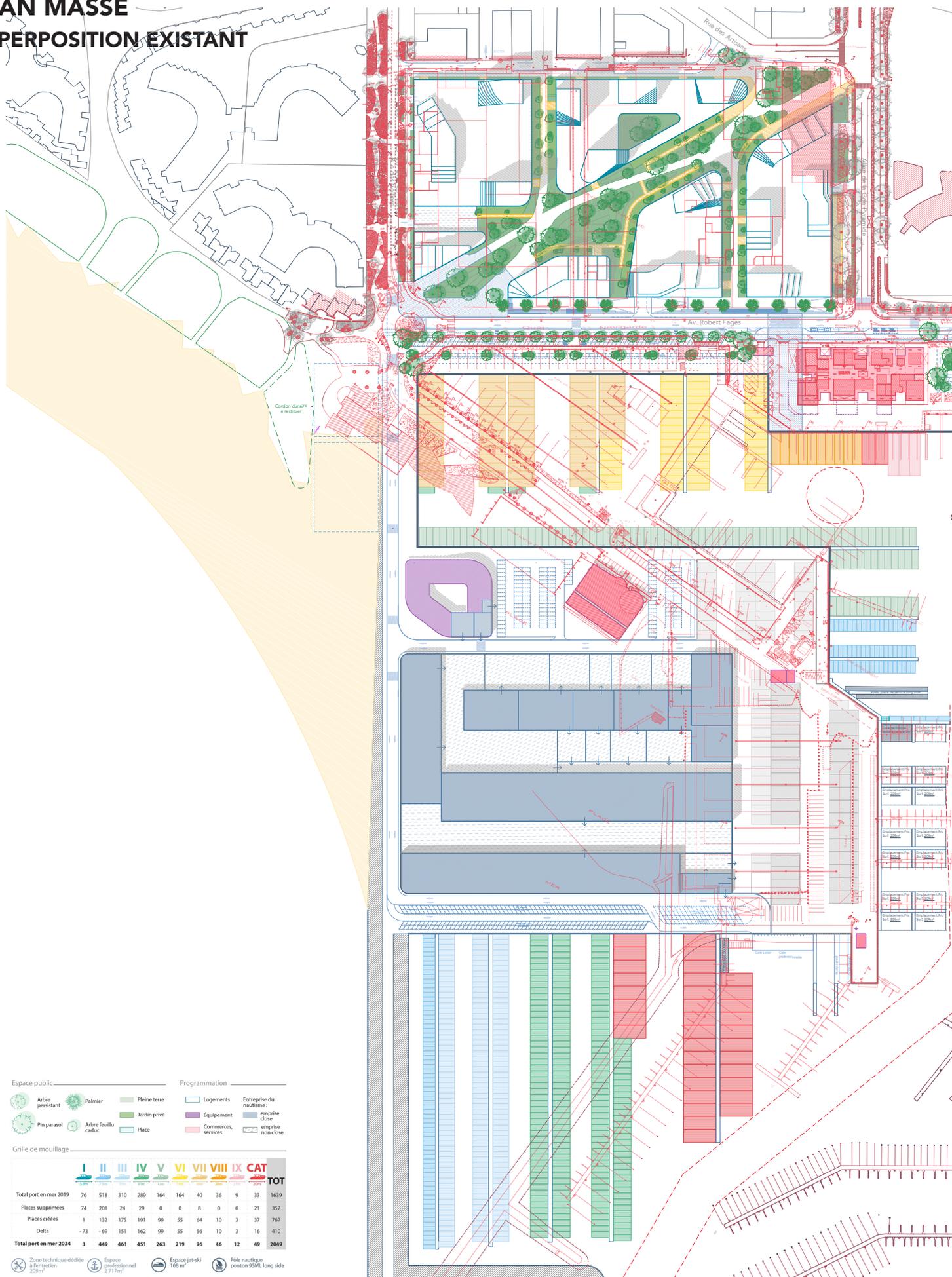
Espace professionnel 2717m²

Espace jet-ski 108 m²

Pôle nautique ponton 95ML long side



PLAN MASSE SUPERPOSITION EXISTANT



Espace public

- Arbre persistant
- Palmeier
- Pin parasol
- Arbre feuillu caduc
- Plein terre
- Jardin privé
- Place

Programmation

- Logements
- Equipement
- Commerces, services
- Entreprise du nautisme :
 - emprise close
 - emprise non-close

Grille de mouillage

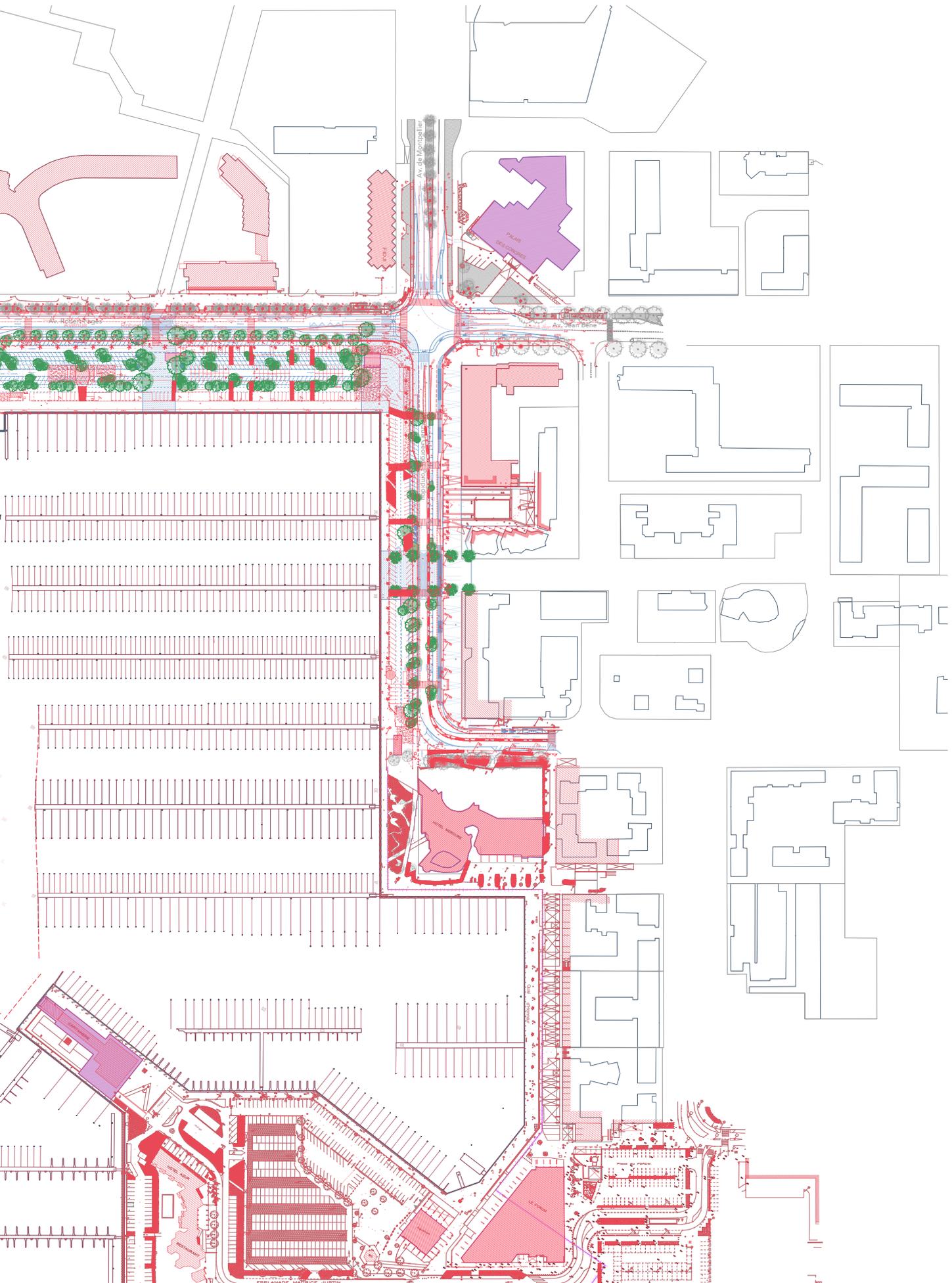
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	CAT	TOT
Total port en mer 2019	76	518	310	289	164	40	36	9	33		1639
Places supprimées	74	201	24	29	0	0	8	0	0	0	357
Places créées	1	132	175	191	99	55	64	10	3	37	767
Delta	-73	-69	151	162	99	55	56	10	3	16	410
Total port en mer 2024	3	449	461	451	263	219	96	46	12	49	2049

Zone technique dédiée à l'entretien 20m²

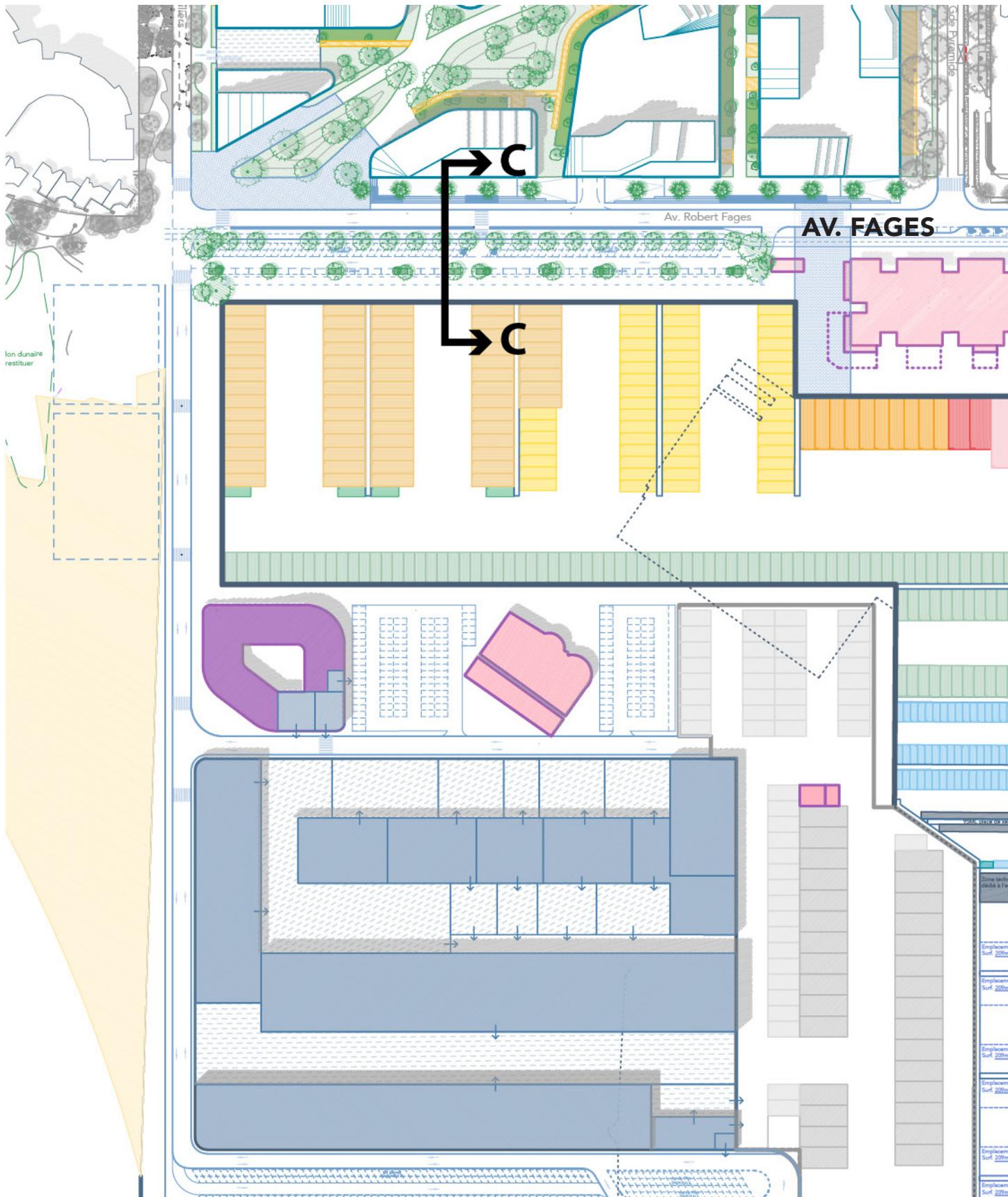
Espace professionnel 2717m²

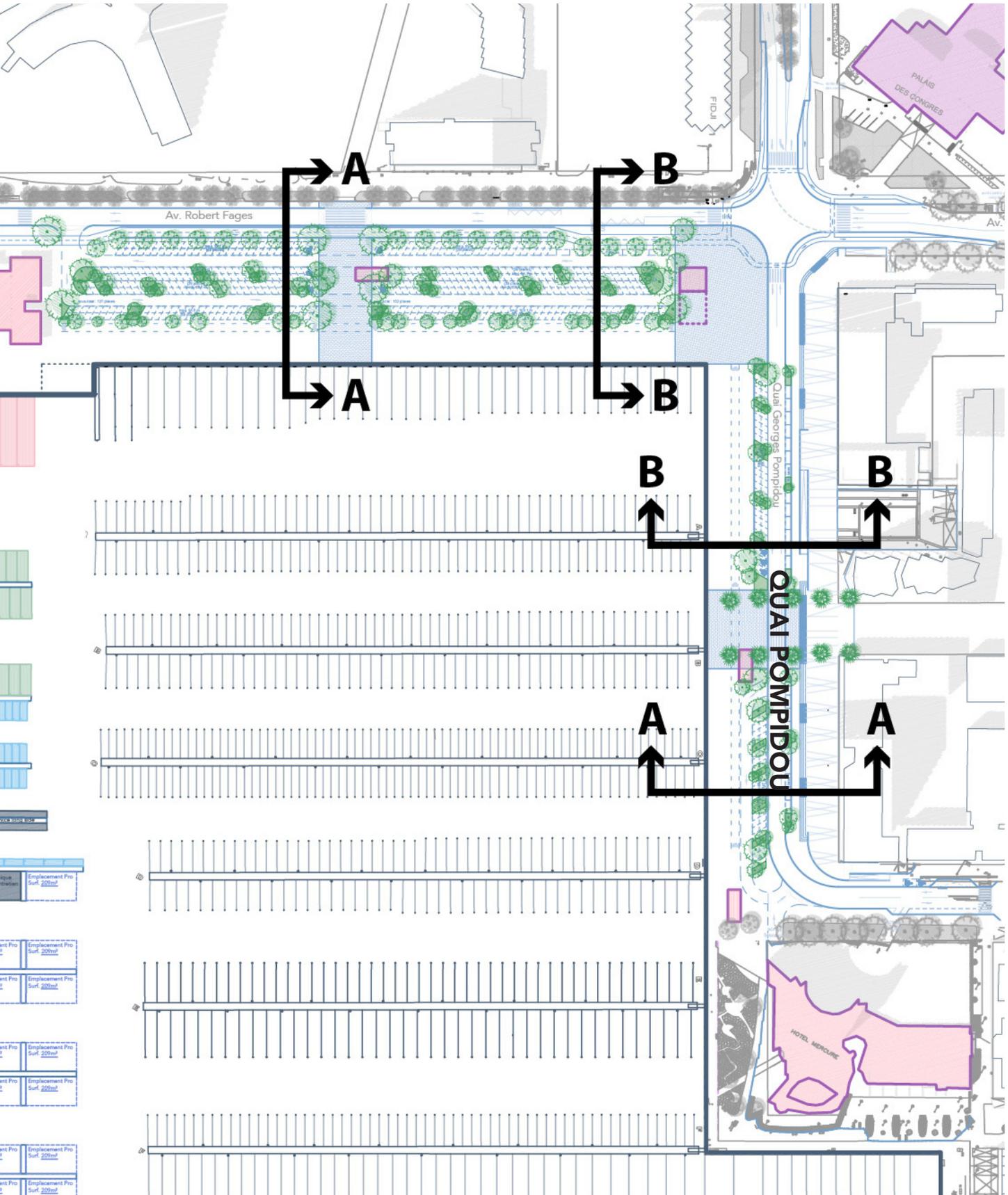
Espace jet-ski 109 m²

Pôle nautique ponton SSML long side



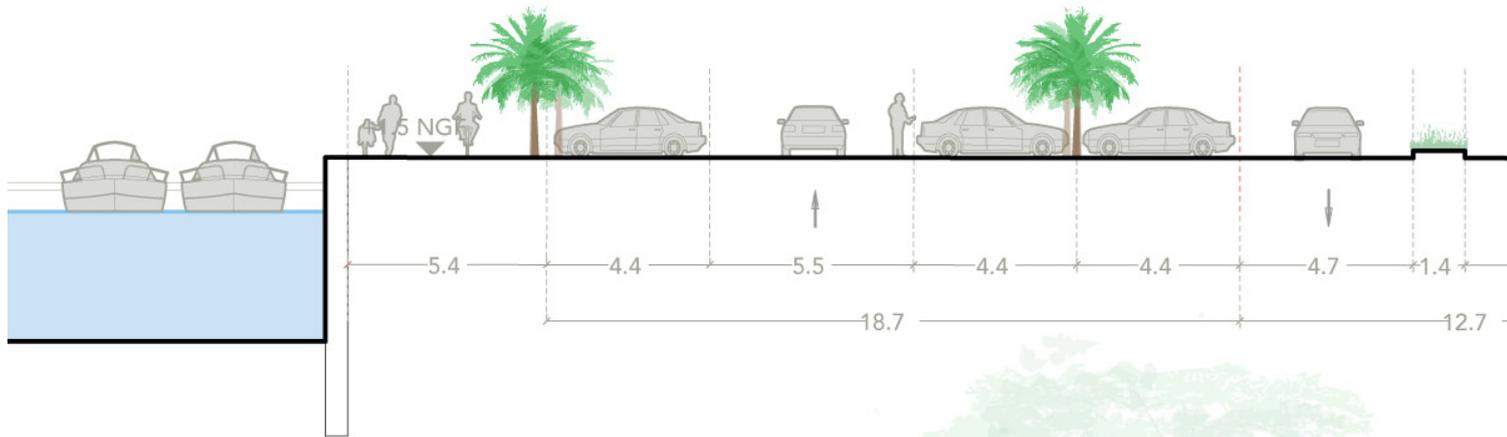
CARNET DE COUPES



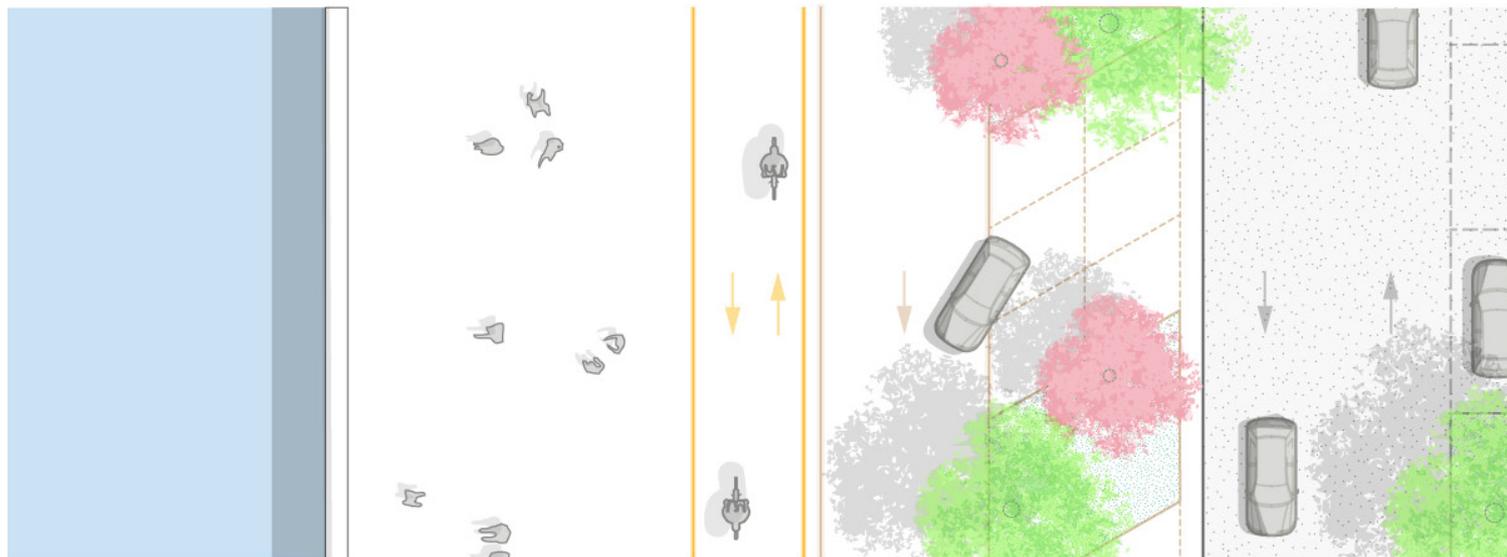
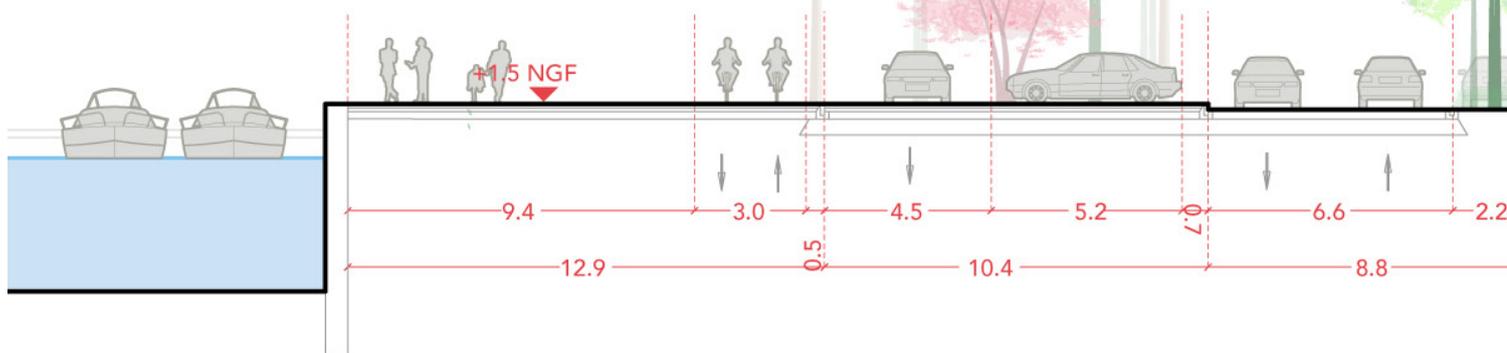


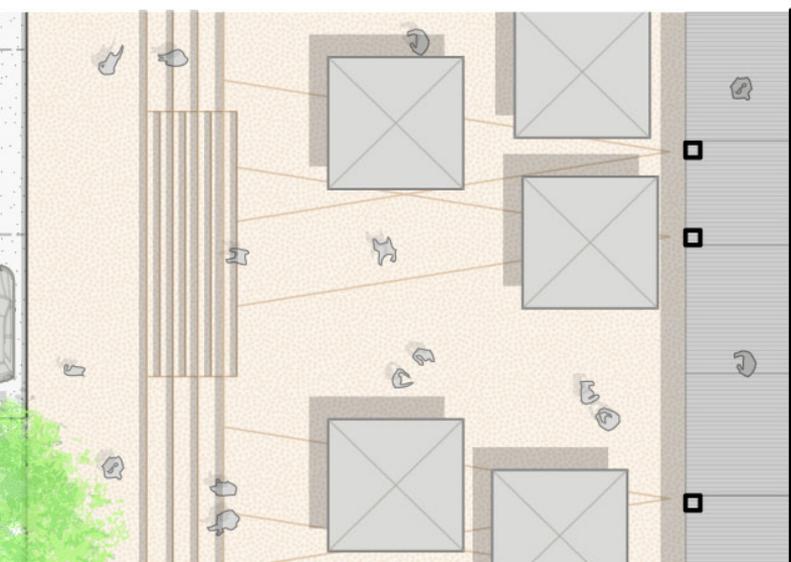
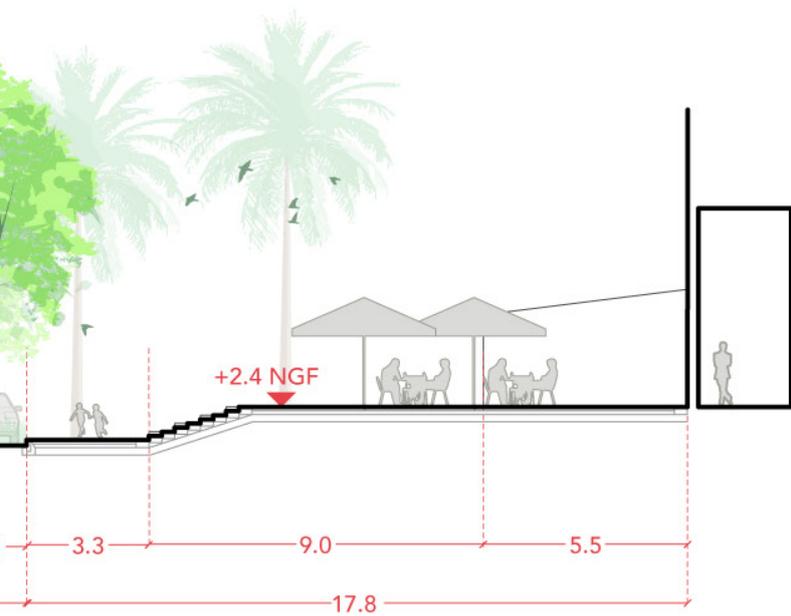
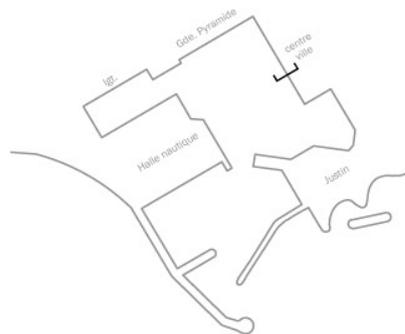
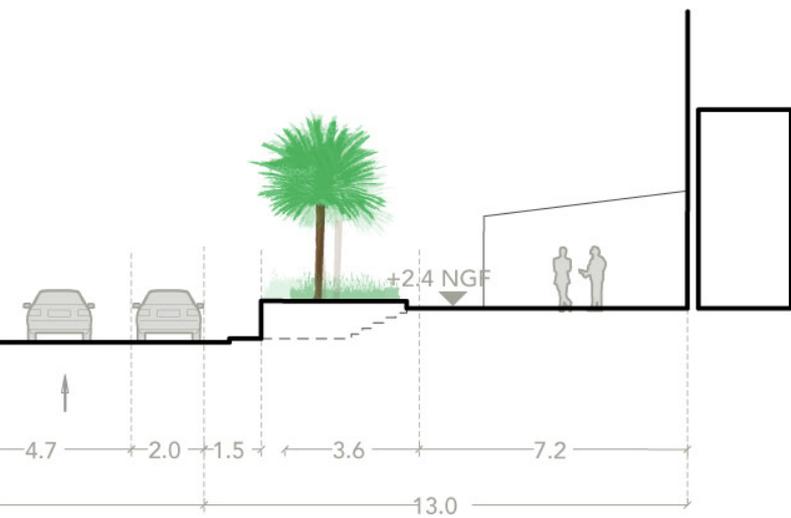
QUAI POMPIDOU/ COUPE A-A

SECTION EXISTANTE



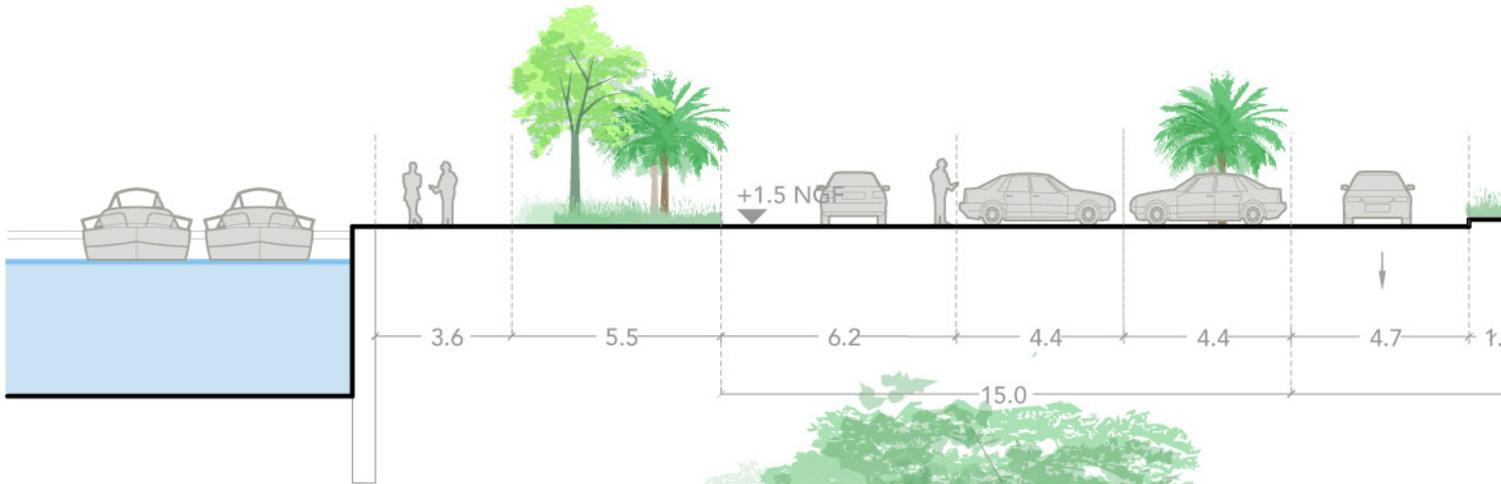
SECTION PROJETEE



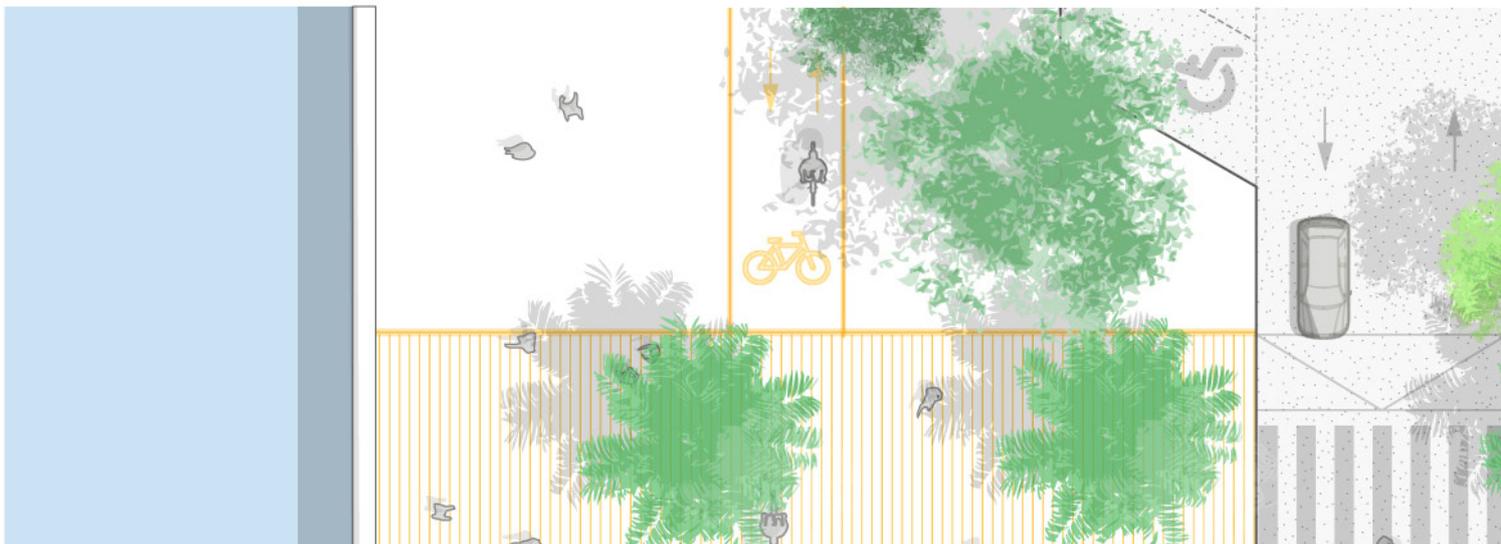
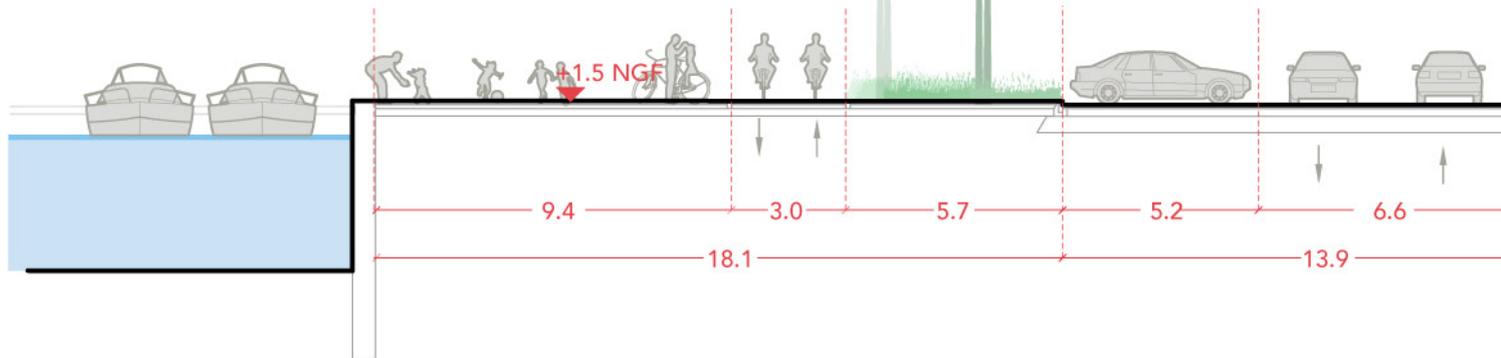


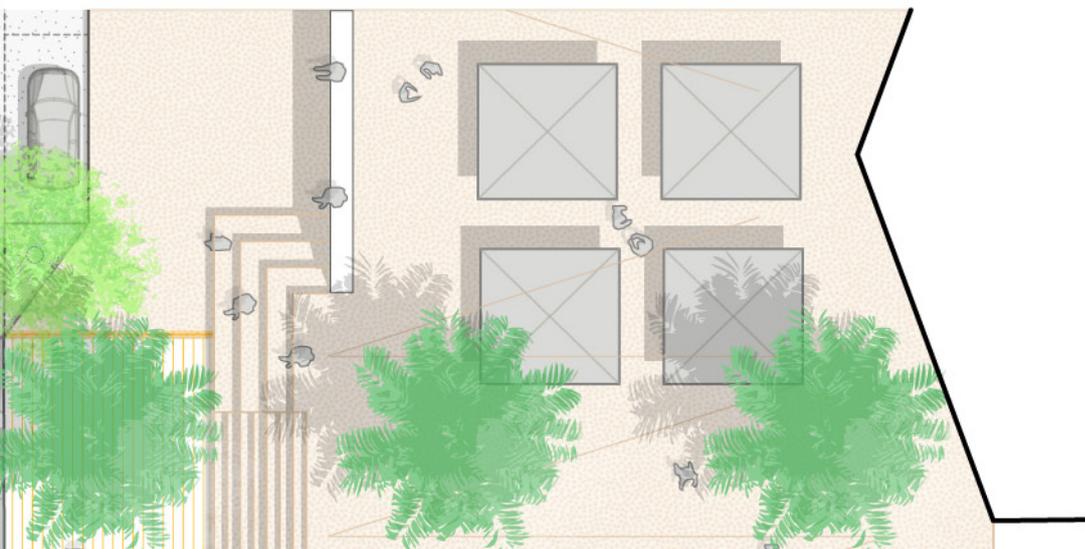
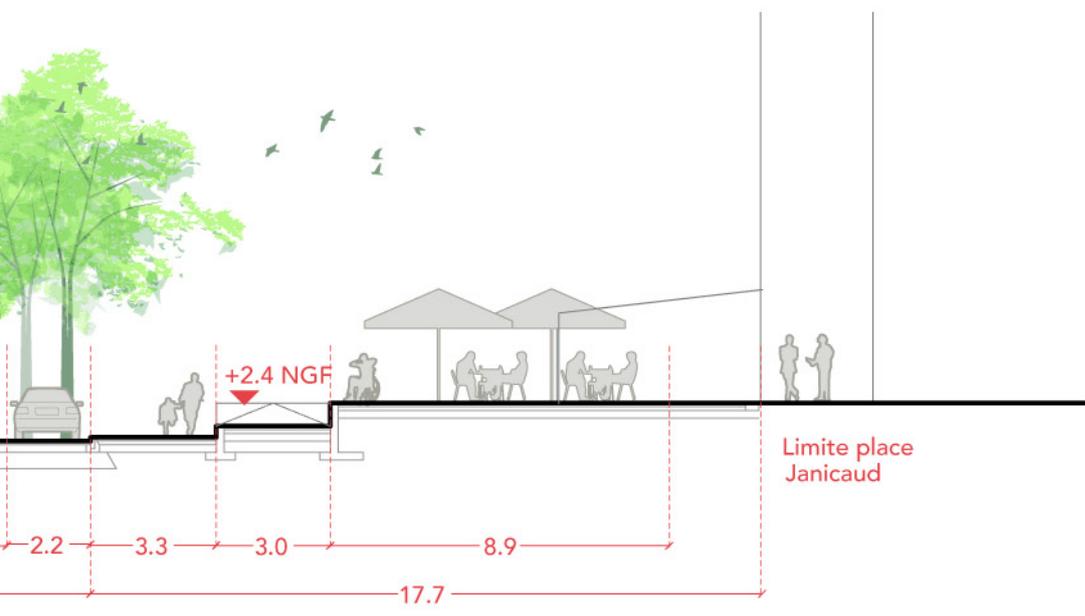
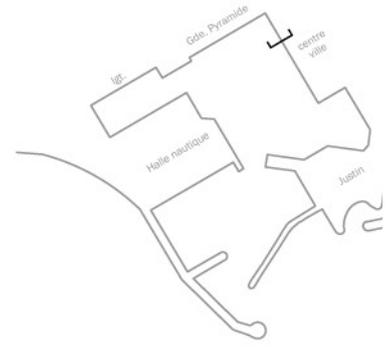
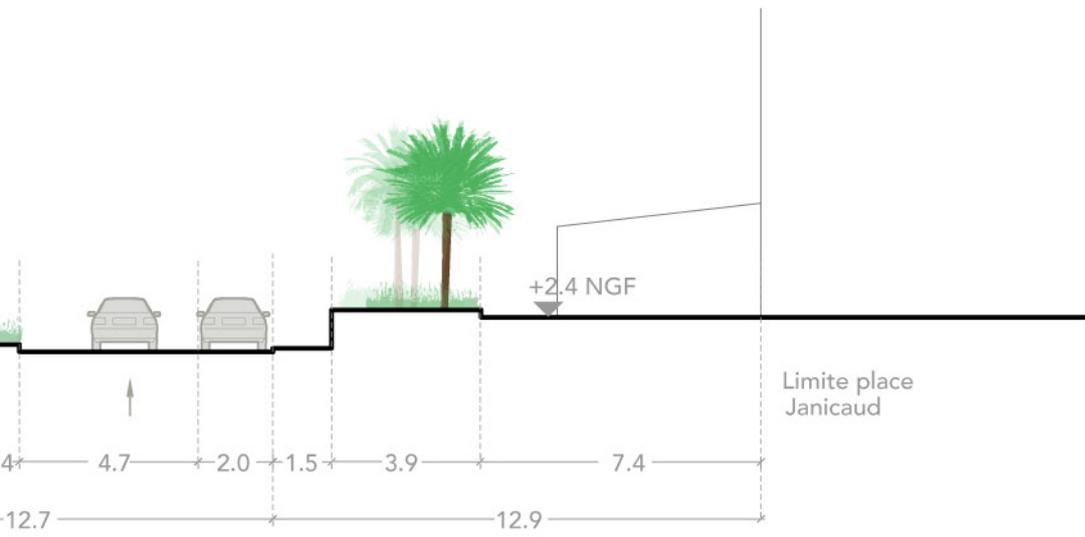
QUAI POMPIDOU/ COUPE B-B

SECTION EXISTANTE

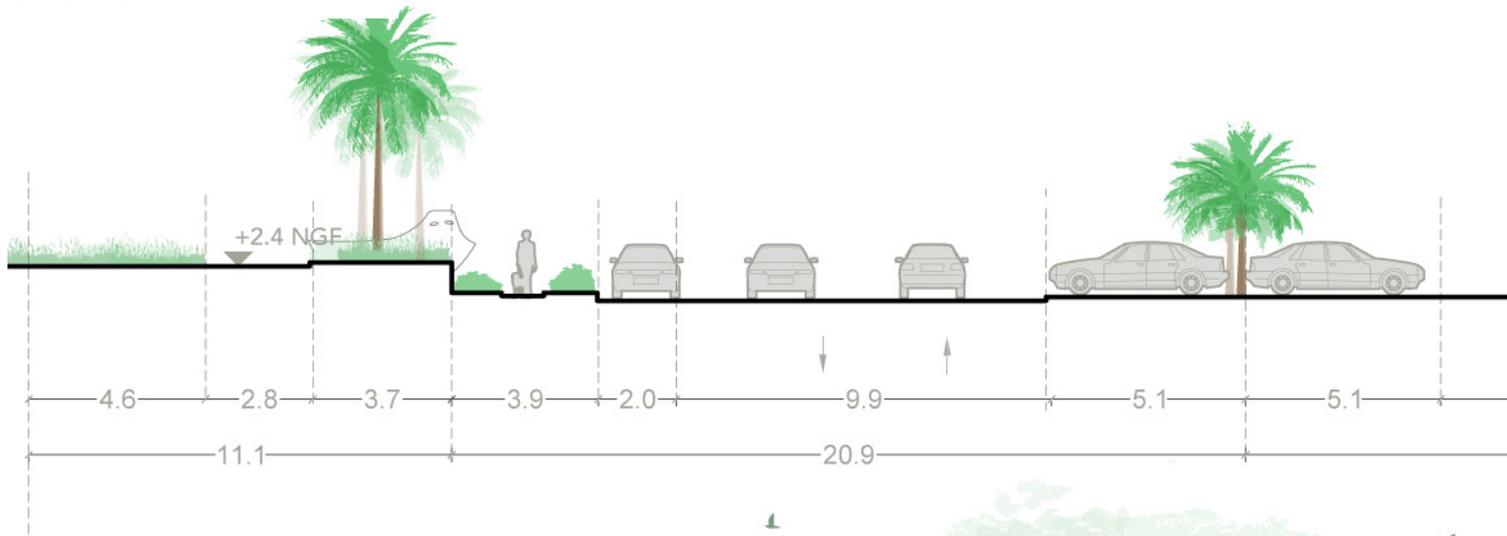


SECTION PROJETEE

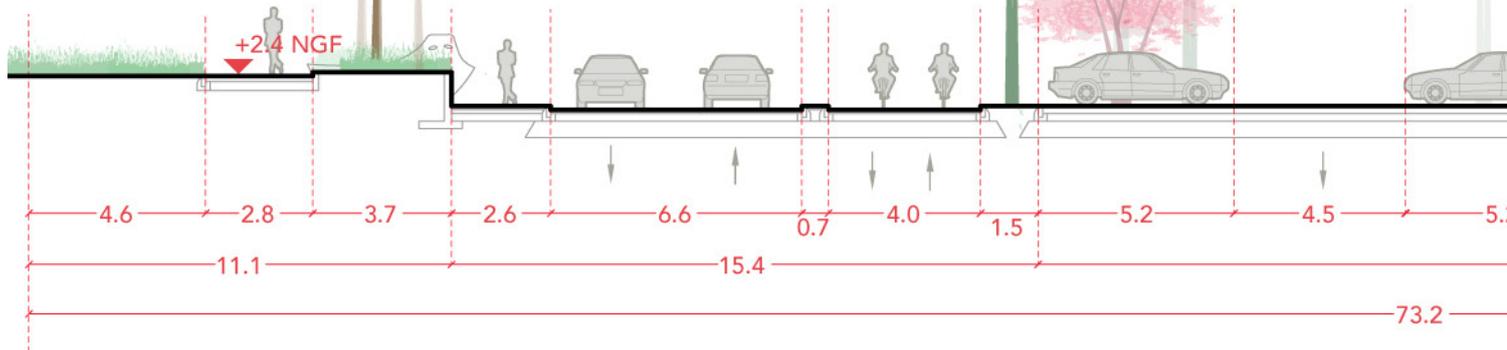


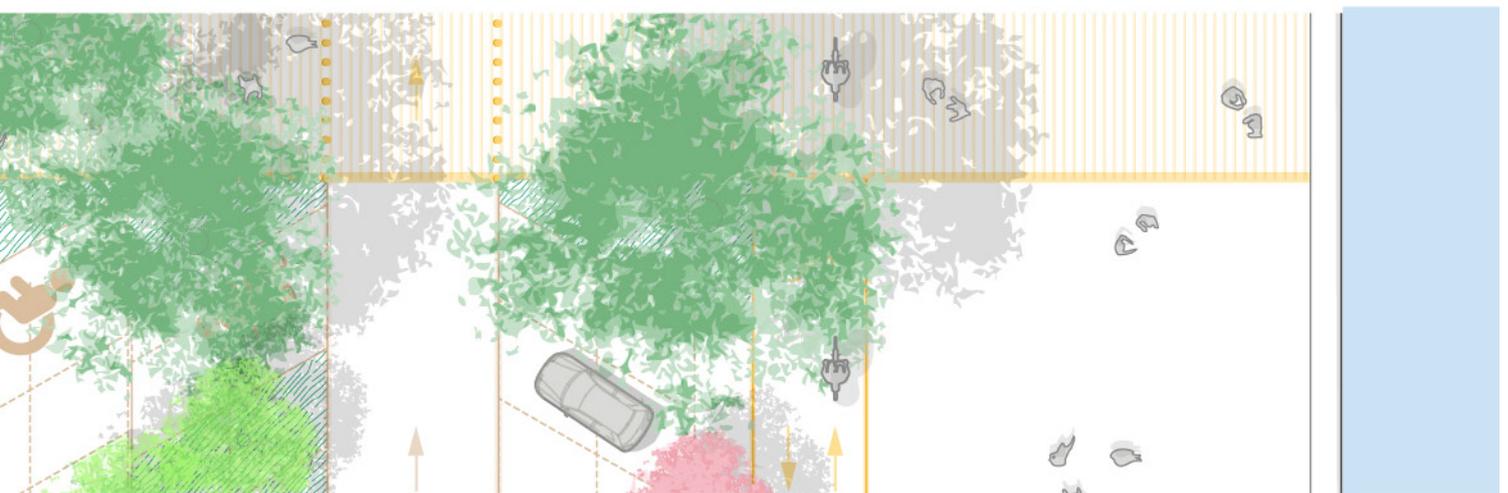
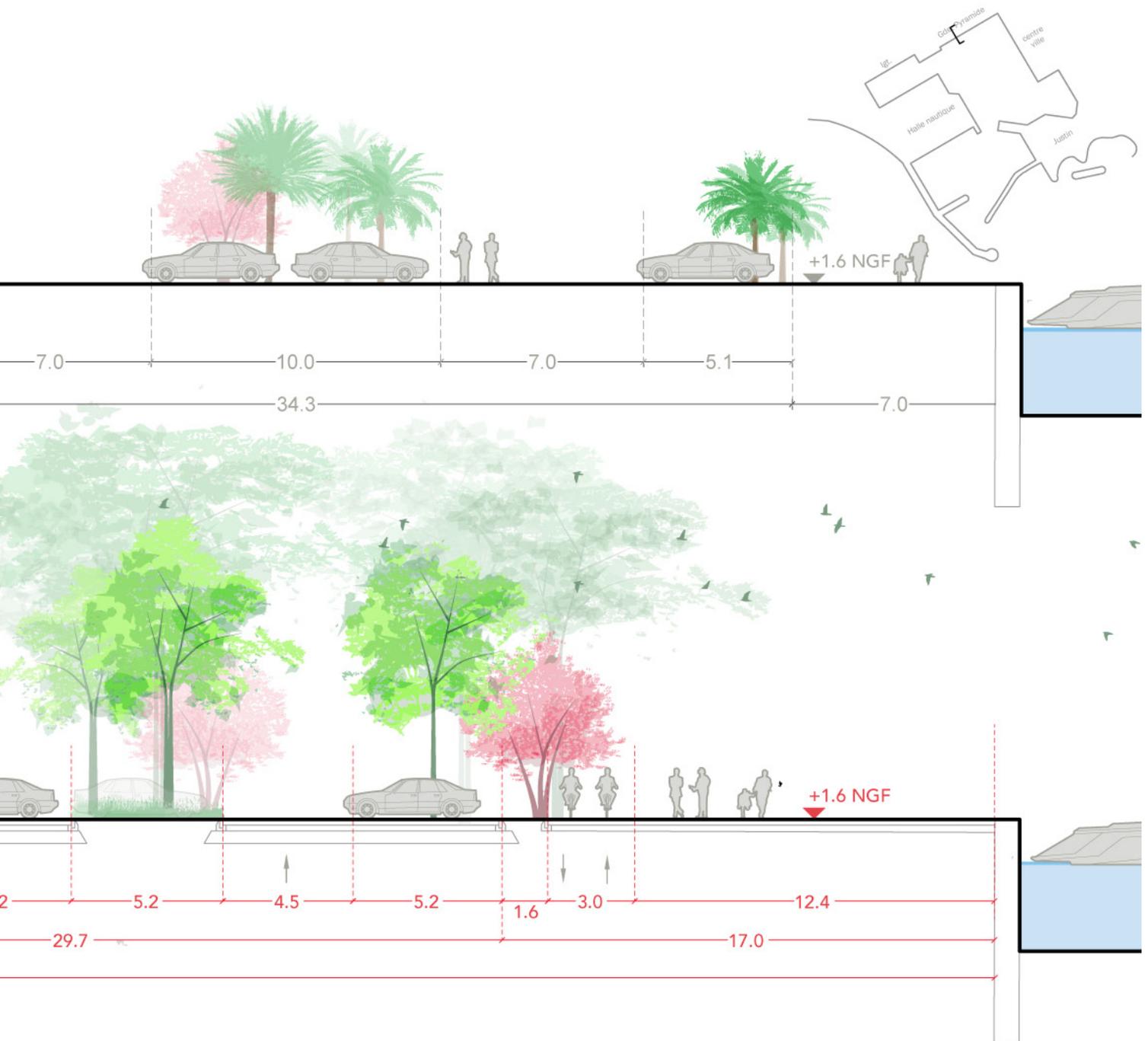


AV. FAGES / COUPE A-A SECTION EXISTANTE

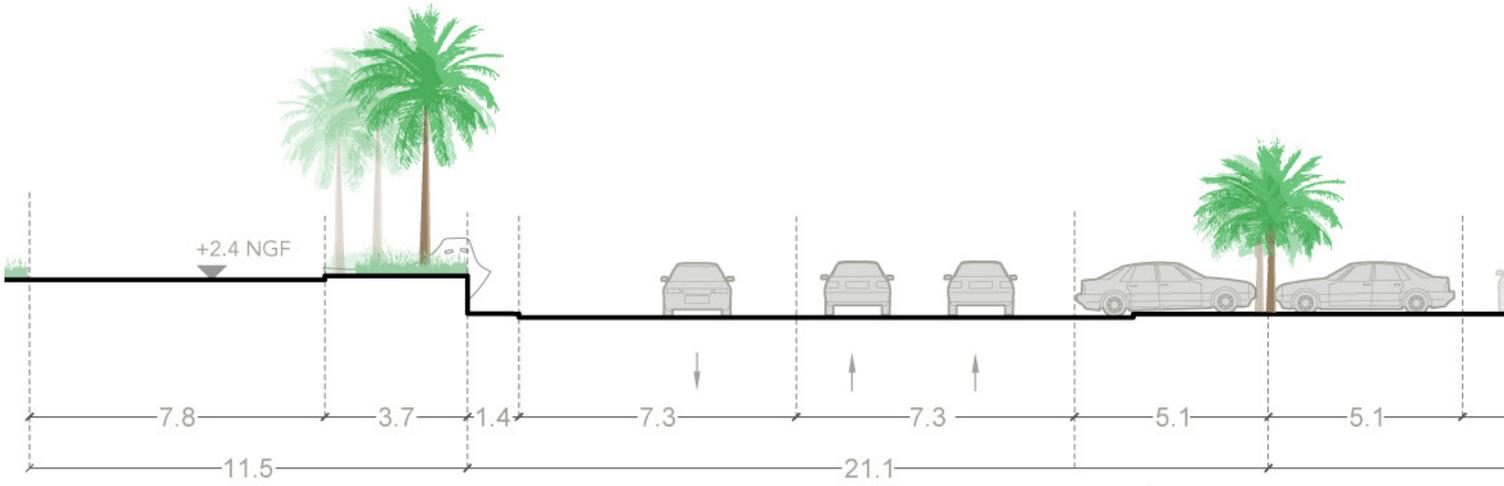


SECTION PROJETEE

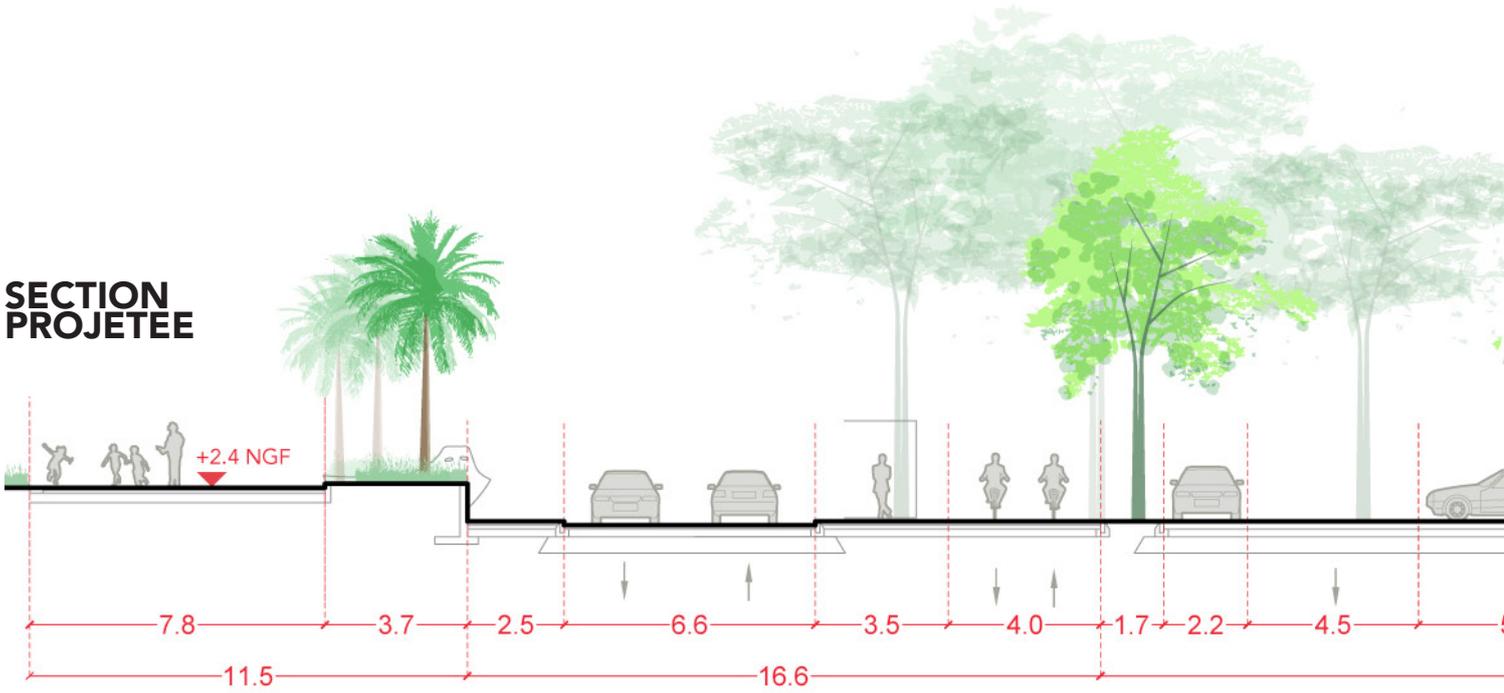


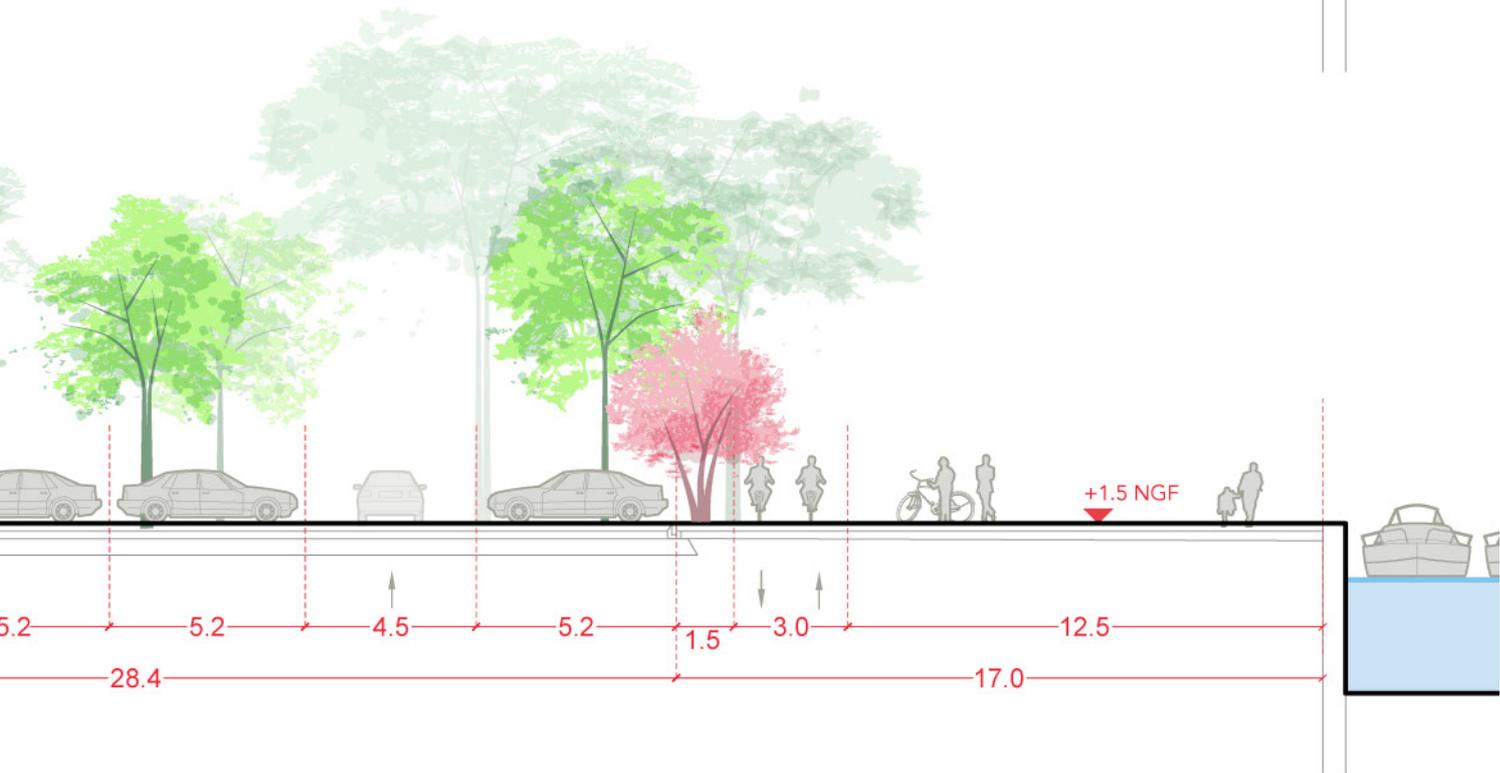
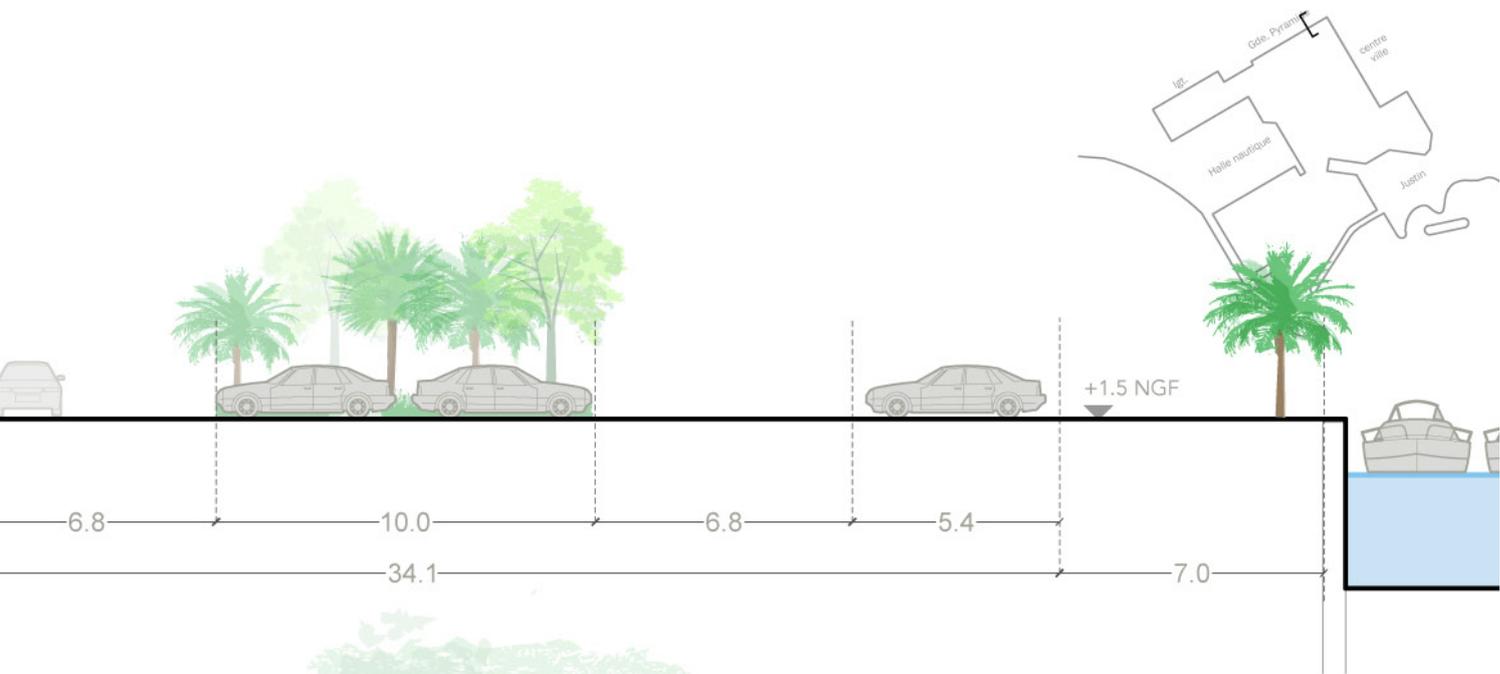


AV. FAGES / COUPE B-B SECTION EXISTANTE



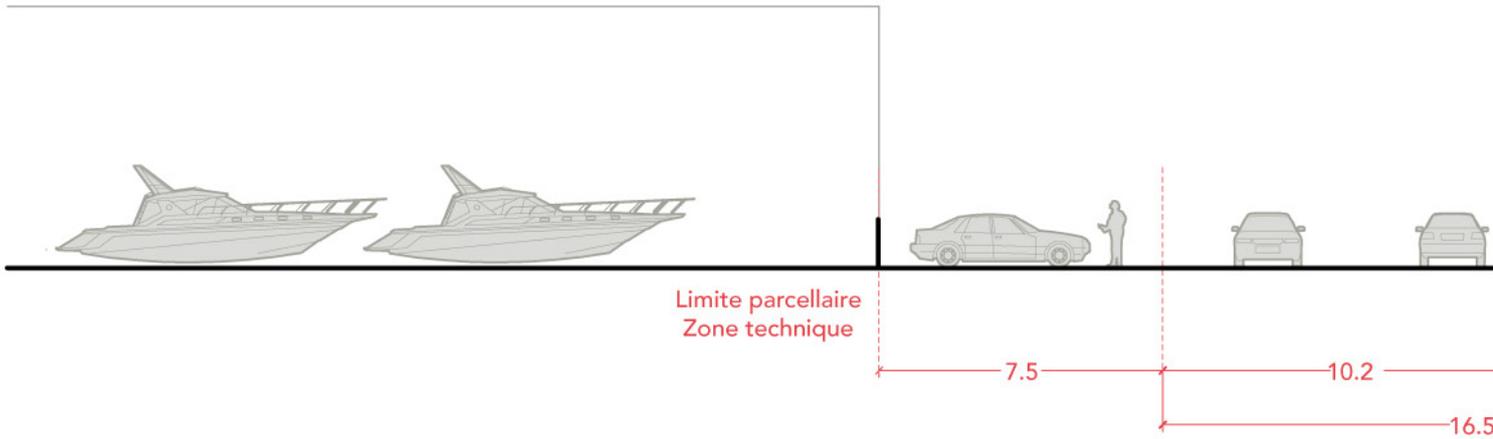
SECTION PROJETEE



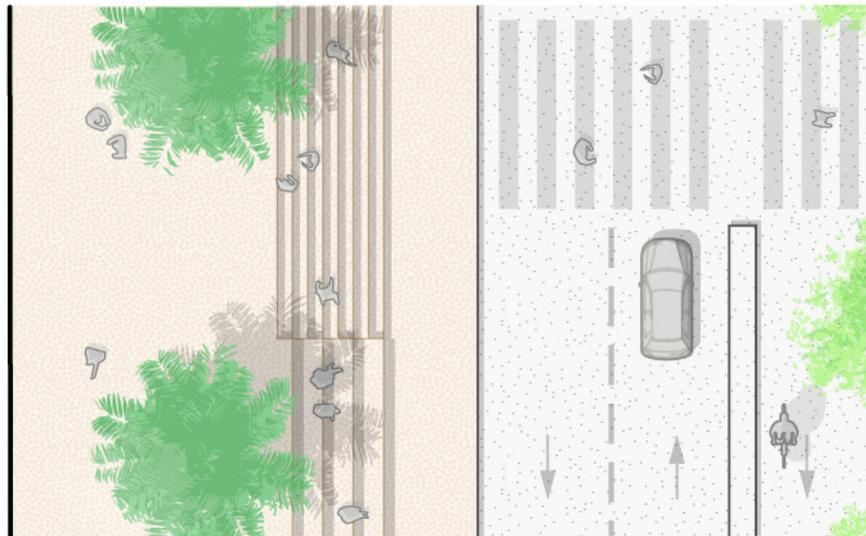
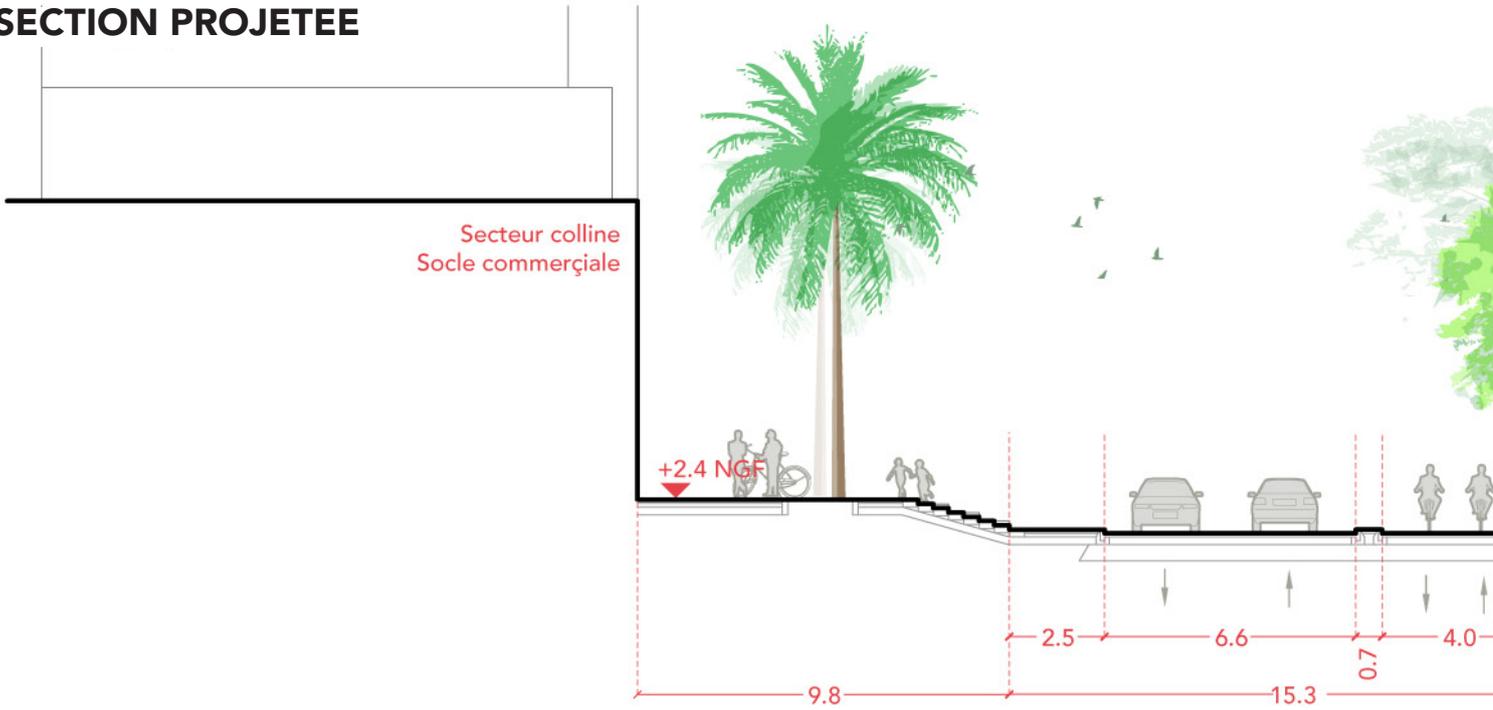


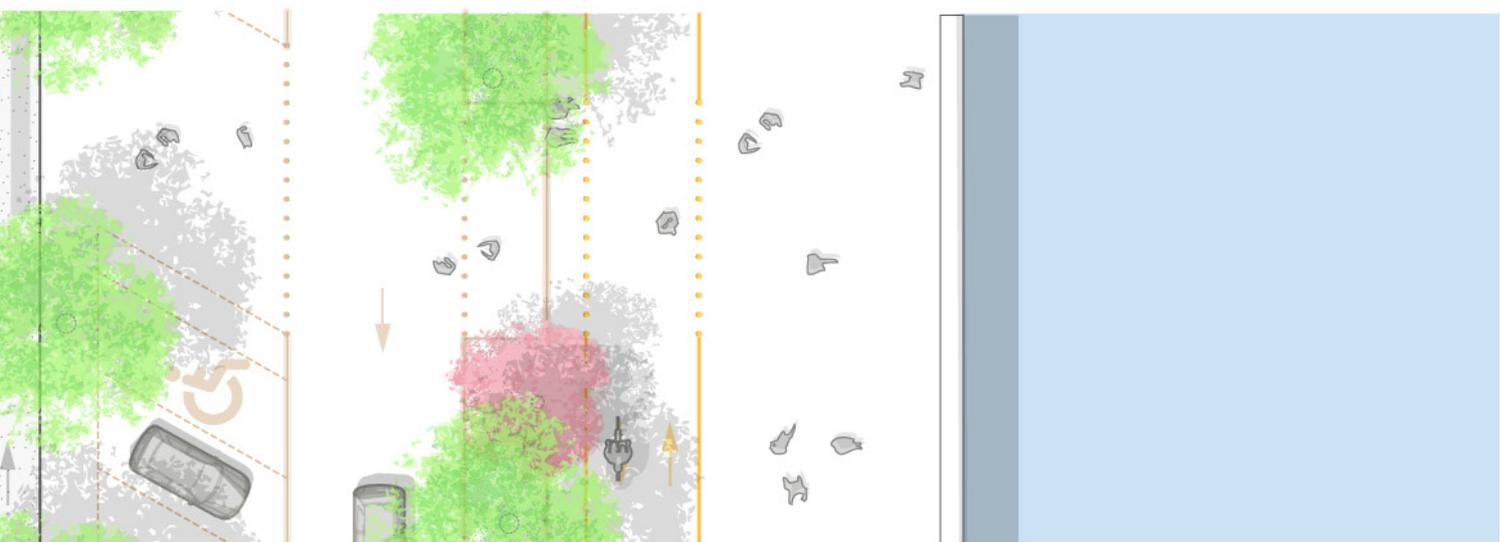
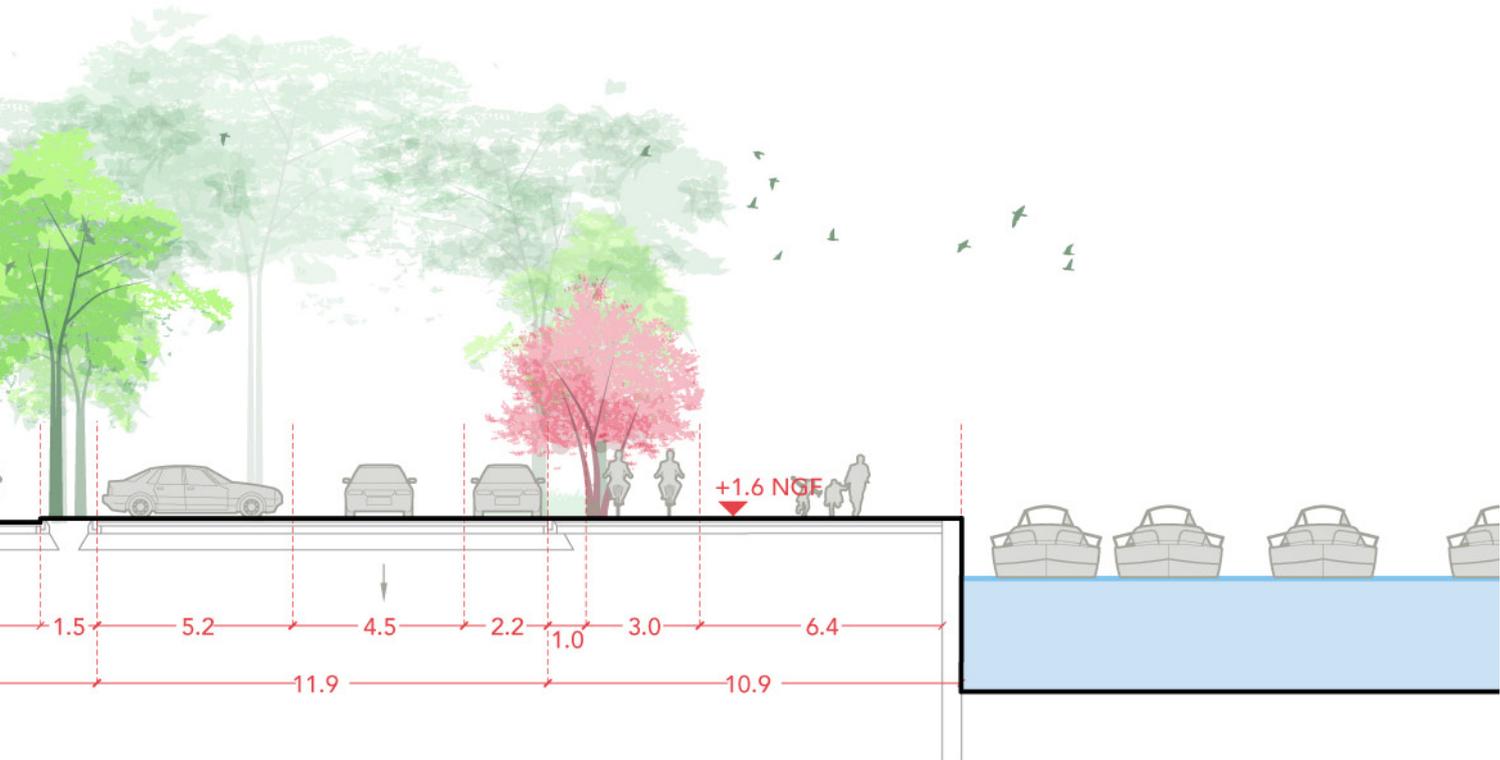
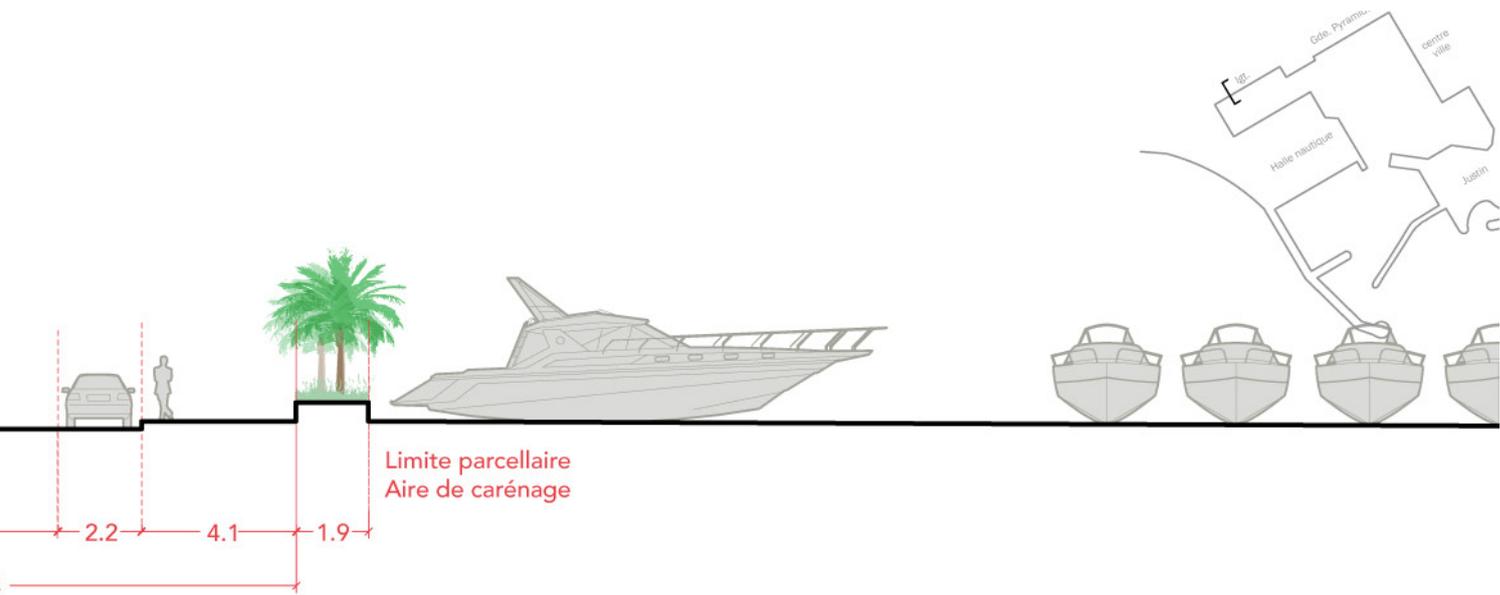
AV. FAGES / COUPE C-C

SECTION EXISTANTE



SECTION PROJETEE





LA BALLADE

de plage à plage...

* le mot ballade s'écrit avec deux 'L' quand il désigne un poème,
un morceau de musique, ou... l'acte 2 de la Grande Motte!
C'est un hommage à Jean Balladur.

L'OR AMÉNAGEMENT ET
LA VILLE DE LA GRANDE MOTTE

avec le soutien de l'Etat et la Région Occitanie

Leclercq Associés
Agence MAP
ARTELIA
Agence Guillermin
Aurel Design
Alphaville
F.Boutté
Roland Ribí & Associés
Louis Berger
Biotopie
Mazet & Associés
Gil Fourier & Cros

MAI 2019

