



PROJET VILLE-PORT II DE LA GRANDE-MOTTE VOLET PORTUAIRE

DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

25/07/2025

L'OR
AMENAGEMENT
développeur de projets



LA
GRANDE
MOTTE

I. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DU PROJET

a. Contexte

La Commune de La Grande Motte a initié, il y a plusieurs années, une réflexion autour de l'évolution de son port de plaisance dans le cadre de sa politique de renouvellement urbain, de réinvestissement des quartiers existants et de requalification des espaces publics. Ce projet a été dénommé « Projet Ville-Port ».

Il s'articulait, dans sa version initiale, autour des 4 axes suivants :

- L'extension du port, avec la création de 400 nouveaux anneaux répartis sur 2 bassins créés au nord et au sud de la presqu'île Baumel agrandie ainsi que la création d'une nouvelle digue ouest
- La requalification des quais et espaces publics périphériques permettant notamment de relier le Levant et le Couchant par une BALL*ADE sur les quais de plage à plage et repensant ces espaces publics pour améliorer le confort des piétons et modes doux, fertiliser les quais et offrir une nouvelle visibilité au port
- L'extension de la presqu'île Baumel pour accueillir les entreprises du nautisme déplacées depuis l'actuelle zone technique vers un bâtiment compact et efficient
- La « Colline », une nouvelle pièce urbaine dans la skyline de la ville, un volume capable de 480 logements sculpté par les indicateurs bioclimatiques et de grand logements organisés sur un socle actif, traversé par une diagonale vers la mer qui ouvre de nouvelles perspectives depuis la pinède en lien avec le tissu existant.

Suite à l'évolution du contexte économique ces dernières années, et notamment la crise sanitaire de la COVID-19 puis le contexte de guerre en Ukraine qui ont entraîné une flambée et une instabilité des prix des matériaux, la commune de La Grande Motte a pris la décision de revoir et de retravailler ce projet sur la base de nouvelles orientations fixées par délibération du 27 septembre 2023.

Après une concertation publique dont le bilan a été acté par délibération du 20 décembre 2023, les principales évolutions ci-dessous, aboutissant sur un Projet Ville Port 2 plus sobre et résilient, ont été confirmées :

- Rénovation, confortement, et modernisation de l'ensemble des équipements portuaires et optimisation du bassin ;
- Ajournement du creusement des deux bassins nord et sud ;
- Redéploiement du projet dans les limites artificialisées actuelles ;
- Aménagement de la presqu'île Baumel, lieu de destination pour les activités nautiques ;
- Maintien du pôle nautique à son emplacement actuel ;
- Maintien du groupe GLY sur la zone technique au sein d'un périmètre délimité ;
- Déploiement et réduction du quartier d'habitation de la Colline ;
- Aménagement d'un seul bâtiment de halle nautique, répondant aux besoins des entreprises du nautisme relocalisées ;
- Aménagement d'un bâtiment Capitainerie Annexe (dit bureau du port) rue Baumel.



Vue aérienne des aménagements projetés (projet global)

Par délibération du 12 février 2024, le conseil municipal a autorisé M. le Maire à lancer et à poursuivre les démarches nécessaires à l'organisation des différentes procédures qui permettront la réalisation du Projet Ville-Port 2 et à solliciter auprès de M. le Préfet de l'Hérault l'ouverture d'une enquête publique unique.

Dans un premier temps, ce sont ainsi les dossiers relatifs aux travaux portuaires du projet, de demande d'autorisation environnementale et de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, qui ont été déposés.

L'autorisation environnementale est requise au titre des travaux portuaires restés sous maîtrise d'ouvrage de la commune, dans le cadre d'un mandat de réalisation confié à la SPL L'Or Aménagement. Les travaux compris dans le périmètre de la concession d'aménagement confiés à cette même SPL, y compris la future partie urbaine, ne requièrent pas une telle autorisation.

La mise en compatibilité du PLU porte sur une partie des travaux et constructions concédés à l'aménageur afin notamment de permettre la réalisation des futurs Bureau du port et Halle nautique.

En application de l'article L126-1 du code de l'environnement, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages constitue une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L123-2 de ce même code, c'est-à-dire soumise à enquête publique environnementale, l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable du projet doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération ainsi projetée.

Une telle déclaration de projet, lorsque l'opération concernée n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme, ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur son intérêt général et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la commune de La Grande Motte avec la partie portuaire du Projet Ville Port 2 s'inscrit dans ce cadre.

b. L'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique

Les objectifs de l'opération globale du Projet Ville Port, fixés par délibération du 16 décembre 2015 et confirmés par délibération du 27 septembre 2023 suite à la refonte du projet, sont les suivants :

- Affirmer la centralité et l'urbanité de ce quartier en renouvelant l'image du port et de la Ville dans le respect de son histoire, en assurant une cohérence urbaine au projet d'aménagement portuaire (équipements publics, espaces publics, commerces, formes urbaines, image, qualité) ;
- Concevoir des formes urbaines adaptées au contexte portuaire (densité, diversité, tenue de l'espace public, coutures urbaines, etc.) ;
- Compléter le tissu urbain de la ville par des projets de logements, commerces et services ;
- Développer des modes de circulation alternatif à la voiture (piétons, vélos) et la transversalité inter-quartier ;
- Rationaliser l'occupation de l'automobile et de son stationnement autour du port ;
- Raccrocher à la dynamique urbaine les équipements et évènements nautiques afin d'améliorer les retombées économiques pour la ville et ses commerces ;
- Renforcer l'attractivité économique du port et de la ville ;
- Renforcer les activités nautiques ;
- Atténuer l'impact environnemental des activités portuaires ;
- Aménager des lieux de vie par l'aménagement des espaces publics.

L'opération, dans sa version Projet Ville Port 2 présentée en enquête publique, a été orientée sur les 4 axes prioritaires suivants :

AXES	DESCRIPTION
a) La poursuite de l'aménagement de la Balla*de avec la requalification des quais et des espaces publics périphériques, en repensant ces espaces publics pour améliorer le confort des piétons et modes doux, fertiliser les quais et offrir une nouvelle visibilité au port ;	Cet axe à vocation à permettre la réunion du quartier du Couchant avec celui du centre-ville, itinéraire actuellement marqué par une rupture au niveau de la zone technique portuaire et de nombreux conflits d'usage, en redonnant une place à chaque usager et aux différents modes de déplacements ainsi qu'en rationalisant le stationnement en s'appuyant notamment sur le nouveau parking gratuit d'entrée de ville et un foisonnement entre les plaisanciers et les autres usagers.

<p>b) La modernisation de l'ensemble des équipements pour un port plus vertueux d'un point de vue environnemental, permettant une optimisation de la grille de mouillage sans accroissement du nombre d'anneaux ;</p>	<p>Cet axe vise la modernisation et le verdissement du port ainsi que la sécurisation du plan d'eau.</p> <p>Il embarque la reprise et la réhausse des quais actuellement en fin de vie ainsi que la reprise et la rehausse de la digue ouest d'une part et le confortement de la digue est d'autre part, associés au comblement des fosses d'érosion, travaux en tout état de cause indispensables au vu de l'état actuel de ces ouvrages.</p> <p>Il a également vocation à permettre une amélioration des services du port comprenant : un réaménagement complet de sa partie ouest avec une grille de mouillage optimisée, le déploiement d'une gestion centralisée à la borne, la rénovation et la modification de l'aire de carénage pour être en contact avec la future zone technique de l'esplanade Baumel et éviter les conflits d'usage (incluant la mise en place d'un système de traitement des eaux de carénage dernière génération, la mise en place de solution alternative limitant la consommation d'eau potable, le remplacement et le déplacement de la station fixe de pompage des eaux grises et noires, la modernisation de la déchetterie portuaire), le déplacement et la mise aux normes de la station d'avitaillement en fin de vie, le remplacement et l'élargissement de deux darses,...</p> <p>Il comprend en outre un volet superstructure avec la création d'un bureau du port d'environ 1200 m² de surface de plancher (SDP) réunissant le hangar du port et le bureau des levages, à proximité de l'aire de carénage, dans un seul et même bâtiment.</p>
<p>c) Le confortement de la presqu'île Baumel, lieu de destination privilégié des activités nautiques et d'entreprises du nautisme, vecteur d'attractivité de la commune ;</p>	<p>Cet axe comporte la construction d'une halle nautique d'environ 3000 m² de SDP ayant vocation à regrouper les entreprises de la zone technique au sein d'un seul et même bâtiment devant servir de vitrine en matière de savoir-faire lié au nautisme et offrant un parcours client plus aisé.</p> <p>Il prévoit le maintien et le redéploiement du groupe GLY sur la moitié sud de la zone technique actuelle, avec une mise à distance des futurs logements et une meilleure intégration urbaine, ainsi que le réaménagement des espaces de stockage du CEM et YCGM.</p>
<p>d) La création du quartier de la Colline, un volume capable d'environ 240 logements pour répondre aux besoins en logements à l'année complété par des services et des commerces, traversé par une diagonale qui ouvre de nouvelles perspectives depuis le parking d'entrée de ville vers la mer.</p>	<p>Cet axe comprend la création d'un nouveau quartier d'habitation d'environ 240 logements sur une emprise au sol d'environ 23 000 m² (bâti et espaces publics), sous la forme d'une voute capable répartie en 3 ilots afin de répondre aux besoins en logements permanents identifiés sur la commune à destination des actifs et des familles. Ce volet prévoit la relocalisation du LIDL et l'aménagement d'une offre de locaux commerciaux en RDC d'immeubles</p>

La réalisation du Projet Ville Port 2 dans ses diverses composantes s'étire toutefois dans le temps et se décompose en plusieurs phases :

- **Phase 1 : Réalisation de la partie « espaces publics » du projet correspondant à l'axe a).**

Cette partie ne requiert pas d'autorisation particulière et une partie des travaux a déjà été réalisée : requalification du Quai Georges Pompidou et de la partie Est de l'avenue Robert Fages (y compris le quai Eric Tabarly). Les travaux au niveau du Miramar ont eux, depuis la tenue de l'enquête publique, été achevés.

- **Phase 2 : Réalisation de la partie portuaire du projet regroupant les axes b) et c)**

- **Phase 3 : Réalisation de la partie urbaine du projet, La Colline, correspondant à l'axe d).**

Cette partie urbaine requiert la réalisation préalable de la partie portuaire du Projet Ville Port 2, afin de permettre la relocalisation des entreprises et la libération des sols de la partie de la zone technique portuaire actuelle ayant vocation à accueillir la Colline.



Séquence d'aménagement du projet Ville-Port

- PHASE 1 : Aménagements livrés ou en travaux
- PHASE 2 : Constructions et infrastructures portuaires et maritimes, aménagements urbains SECTEUR FAGES OUEST-BAUMEL
- PHASE 3 : Aménagement du futur quartier La Colline

La demande d'autorisation environnementale et la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU portée à l'enquête publique concernaient exclusivement la partie portuaire du projet. Il en va de même pour la présente déclaration de projet.



Périmètre de l'enquête publique : phase 2 (axes b et c) correspondant au volet portuaire du PVP2

1. la sécurisation indispensable du plan d'eau : rehausse et confortement des digues et quais,
2. l'amélioration des services portuaires : réaménagement du bassin ouest, création d'un Bureau du port (annexe de la Capitainerie),
3. la rénovation de l'aire de carénage et de ses équipements,
4. la création d'une Halle nautique : pour les entreprises du nautisme actuellement installées sur la zone technique, à l'exception des constructions navales GLY, avec l'aménagement des espaces publics.

c. L'objet de la mise en compatibilité du PLU tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique

La mise en œuvre du volet portuaire de l'opération Projet Ville Port 2 implique l'évolution du document d'urbanisme.

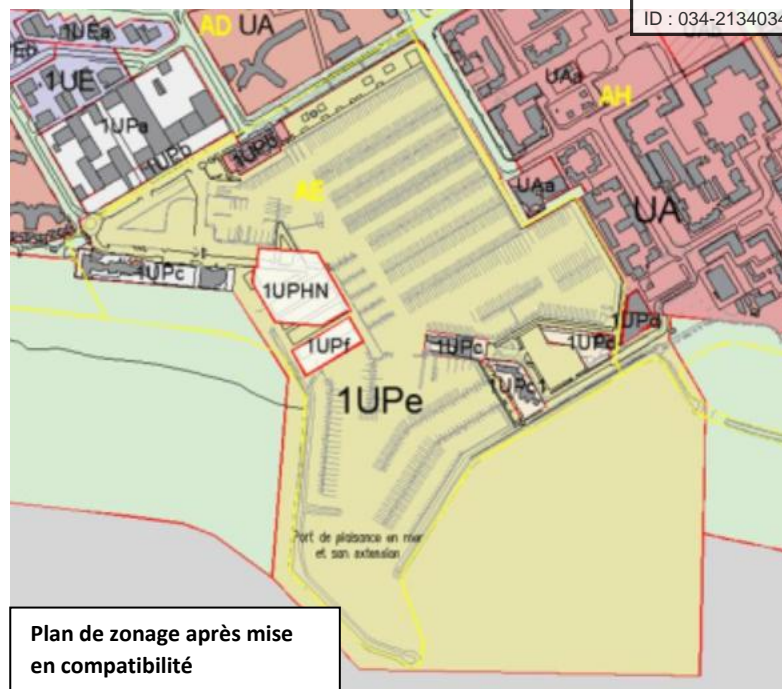
Le PADD du PLU précise que le « port de La Grande Motte représente un important potentiel de développement, [...] et doit pouvoir évoluer afin de répondre à de nombreux besoins et de nouvelles exigences » notamment en matière de capacité d'accueil, de renforcement de la filière économique liée au nautisme et de valorisation des espaces publics en cœur de ville.

Néanmoins, le projet, qui se situe en zone UP réservée aux équipements et activités portuaires et nautique, ne peut, en l'état, être autorisé par le PLU en vigueur sur le secteur Baumel :

- le règlement de la zone UP ne comporte pas les règles spécifiques nécessaires au projet de restructuration du site avec ses aménagements et ses nouvelles constructions,
- le plan de zonage n'identifie pas une zone avec des règles adaptées pour la Halle nautique.



8



Plan de zonage après mise
en compatibilité

La poursuite de l'aménagement de la Ball*ade (requalification des espaces publics) le long du port ne nécessite aucune évolution du document d'urbanisme tandis que la partie urbaine du projet (secteur Colline) fera l'objet d'une procédure d'adaptation ultérieure .

II. MOTIFS ET CONSIDERATIONS QUI JUSTIFIENT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DE L'OPERATION

Le Projet Ville Port 2, pris dans son volet portuaire, présente un caractère d'intérêt général pour les motifs suivants :

a. Sécurisation des biens et des personnes / Renforcement du nautisme et de la plaisance

Le projet Ville-Port 2 est un projet sobre et résilient qui s'appuie sur la régénération de l'état existant. Dans ce cadre, il prévoit de moderniser les installations portuaires tout en renforçant l'attractivité de la ville par :

- La sécurisation du plan d'eau existant et de son accès nautique en rehaussant le niveau de protection de la digue ouest (meilleure protection de la presqu'île Baumel et l'avant-port)
- L'amélioration du plan d'eau ainsi qu'un gain de lisibilité et de capacité d'organisation au droit du Miramar
- La mise à niveau de l'offre de services techniques liés à la plaisance à travers la reprise des darses et la réfection cale de mise à l'eau
- L'amélioration de l'outil productif par le déplacement et la modernisation d'une partie de la zone technique, pourvoyeuse d'emplois
- L'amélioration de l'accueil des usagers du nautisme et de la plaisance

Le projet soutient plusieurs objectifs stratégiques du document stratégique de façade (DSF) :

- Soutenir les industries nautiques et navales,
- Développer les loisirs nautiques et la plaisance en respectant l'environnement,
- Améliorer l'attractivité et la diversité des emplois maritimes.

Il s'aligne également sur les orientations du SCoT et du PADD du PLU, visant à valoriser La Grande Motte comme ville littorale dynamique et à renforcer les zones d'activités économiques et valoriser son potentiel touristique.

Le lien direct entre le port et le centre-ville représente également un fort attrait pour l'ensemble des catégories de personnes amenées à fréquenter ce quartier, justifiant ainsi l'investissement conjoint dans un projet à la fois urbain et portuaire sur les espaces publics. Le port de La Grande Motte est l'un des grands ports régionaux capables de soutenir un projet de développement territorial complet, incluant des aspects urbains et portuaires.

En l'absence de projet, bien que la qualité soit préservée dans les quartiers du Levant et du Couchant, ce patrimoine se verrait de plus en plus contrasté par un tour du port non aménagé : la qualité des espaces publics resterait insuffisante avec des quais très minéraux et inconfortables (îlot de chaleur, cheminements peu accessibles, conflits d'usages), sans véritables continuités piétonnes et cycles. Ces ruptures d'usages pourraient réduire l'attractivité de la cité balnéaire, freinant le développement d'une offre de renouveau cohérente et complète de son littoral de plage en plage.

De plus, le maintien de la zone technique au cœur du tissu urbain accentuerait au fil des années cette situation contrastée du front de mer de La Grande Motte, avec des bâtiments majoritairement obsolètes.

b. Bénéfices du projet pour l'environnement

Amélioration de la gestion des eaux

L'absence d'intervention pourrait avoir des conséquences négatives sur la qualité des eaux. Les espaces publics conserveraient un taux d'imperméabilisation élevé et le rejet des eaux pluviales dans le port serait sous-dimensionné. De plus, la zone technique et l'aire de carénage, déjà vétustes, doivent obligatoirement s'équiper de meilleurs équipements de traitement. La station d'avitaillement nécessite également une modernisation. En conséquence, sans ces travaux, les espaces techniques existants ne pourraient pas évoluer à court terme pour produire des rejets aquatiques de meilleure qualité.

Le projet intègre l'installation d'une boucle d'eau brute destinée à l'aire de carénage, remplaçant ainsi la ressource d'eau potable actuellement utilisée sur le site. Cet aménagement permettra d'économiser 6000 m³ d'eau potable par an. En assurant le traitement séparatif des eaux pluviales et des activités portuaires, le projet contribuera directement aux objectifs suivants du document stratégique de façade (DSF) :

- Réduire les apports à la mer de contaminants bactériologiques et chimiques ;
- Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines ;
- Réduire les rejets d'hydrocarbures et d'autres polluants en mer.

La conception du projet répond aux exigences environnementales de la séquence Éviter-Réduire-Compenser et contribuera indirectement aux objectifs concernant le maintien de la qualité des écosystèmes marins côtiers.

Intégration de la nature en ville

En plus de la séquence Éviter-Réduire-Compenser appliquée sur le projet, un certain nombre d'engagements complémentaires ont été pris par le Maître d'Ouvrage pour favoriser l'intégration de la nature en ville. Lors de la conception de la station, le secteur du port présentait un espace relativement minéral, susceptible de devenir inconfortable avec l'élévation des températures. Le projet de la Ball*ade vise à végétaliser les nouveaux espaces piétons au niveau des quais élargis et les stationnements associés, en alternant bosquets d'essences méditerranéennes persistantes et caduques. Ces éléments végétaux pourront servir de support de biodiversité pour certaines espèces ubiquistes. L'objectif est de poursuivre l'intégration de la nature en ville tout en réduisant l'effet "îlots de chaleur" dans l'espace urbain. L'intensité de l'éclairage sera volontairement basse afin de ne pas être intrusive et limiter la nuisance sur la biodiversité du port.

c. Retombées socio-économiques du projet

La Grande Motte, reconnue pour son architecture contemporaine remarquable, son port et son littoral, attire en été jusqu'à 120 000 visiteurs par jour. Le projet Ville-Port vise à maintenir l'attractivité globale

de la station.

Les retombées socio-économiques prévues incluent :

- Le soutien à l'économie du nautisme, une composante significative de l'économie locale, par le développement d'événements et la création de nouveaux locaux dans une Halle nautique. Près de vingt entreprises regroupées au sein de la zone technique nautique actuelle réalisent 15% du chiffre d'affaires des industries nautiques d'Occitanie. La modernisation de ces outils de production est cruciale pour maintenir leur compétitivité.
- La création d'emplois permanents indirects et induits grâce au renforcement de l'armature commerciale existante et aux retombées positives sur toute la filière touristique et événementielle. À cela s'ajoutent environ plusieurs centaines d'emplois temporaires créés ou confortés durant les travaux sur une période de 8 ans (port, aménagements urbains, reconstruction de bâtiments de la Zone technique nautique).

Il convient de noter que le projet Ville-Port ne nuira pas aux autres ports régionaux en raison de sa position géographique spécifique, entre la Camargue gardoise et le secteur Montpelliérain, attirant une clientèle propre au Golfe d'Aigues-Mortes. Les 34 ports répartis sur le littoral d'Occitanie varient en taille, renommée, niveau d'équipement et capacité d'accueil. Le rapport sur la Stratégie de développement des ports de plaisance maritimes d'Occitanie (2020) indique que la concurrence entre projets régionaux est faible à cause des aires d'influences distinctes des ports. Chaque port a son propre potentiel client basé sur sa localisation. La Grande Motte bénéficie de l'attraction des aires urbaines de Montpellier, Nîmes, Avignon et Marseille, et est identifié parmi les ports avec un fort potentiel de développement portuaire et urbain à grande échelle.

Ainsi, le projet ville-port est destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement et d'équipement, concourant au bon fonctionnement du service portuaire, à la préservation du patrimoine naturel du secteur du Port, à la prévention des risques, et à la création de continuités écologiques du fait des actions de désimperméabilisation et de plantations qu'offre le projet, en comparaison à l'état existant.

En termes foncier, il est par ailleurs précisé que le projet Ville-Port s'inscrit intégralement sur le domaine public portuaire de la commune de La Grande-motte.

Enfin, en matière de planification, il contribue à certains objectifs du document stratégique de façade (SDF), du SCOT du Pays de l'Or et du PADD du PLU de La Grande Motte. Il est compatible avec la stratégie de développement des ports de plaisance maritimes d'Occitanie.

La réalisation du volet portuaire du Projet Ville Port 2 présentent les caractéristiques suivantes :

- des travaux portuaires et maritimes indispensables pour pallier à la vétusté des aménagements portuaires, notamment les digues et les quais, qui rend indispensable leur réfection ;
- un renforcement du nautisme et de la plaisance, passant par la régénération de l'état existant avec une modernisation des installations portuaires ;
- des bénéfices pour les habitants et usagers du port avec une amélioration des espaces publics autour du port et l'intensification de leur usage ;
- une amélioration concernant le milieu naturel avec un ensemble de mesures prévues en termes de préservation de la biodiversité, de gestion des eaux ;
- des retombées socio-économiques se matérialisant notamment par un renforcement de l'attractivité pour les plaisanciers, un renforcement de l'économie du nautisme et la création d'emplois.

Pour toutes ces raisons, le volet portuaire du PVP2 répond à une finalité d'intérêt général.

III. ETUDE D'IMPACT ET AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le Projet Ville-Port 2 et la mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Celle-ci a été réalisée de façon commune au titre du projet et du plan et porte sur la globalité du projet, sans se limiter à sa seule partie portuaire, afin de prendre en considération ses différentes composantes, leurs effets cumulés, ainsi que leur fractionnement dans le temps et l'espace sur la base des éléments connus à ce jour, conformément à l'article L122-1 III du code de l'environnement.

L'évaluation environnementale tient également compte de la subordination du projet à la délivrance de plusieurs autorisations et permet d'apprécier ses incidences sur l'environnement dès la délivrance de la première autorisation nécessaire à sa réalisation, conformément à l'article L122-1-1 du code de l'environnement.

Celle-ci a été notifiée par courrier le 13 août 2024 à l'autorité environnementale qui a rendu un avis en date du 11 octobre 2024 au titre du projet.

Cet avis relève que le projet « *a largement été revu à la baisse puisqu'il ne comporte plus l'extension sur le domaine public maritime générant l'artificialisation de 60 ha de fonds côtiers, ni la création d'un terre-plein de 6 ha.* »

La MRAE a émis, en synthèse, les recommandations suivantes :

- de compléter le chapitre relatif à la justification des choix par une étude exhaustive de l'offre locative actuelle, du taux d'occupation des logements, et de l'offre susceptible d'être dégagée par des opérations de mutation et de rénovation des logements existants ;
- que soit menée une réflexion au regard des risques accrus d'augmentation du niveau de la mer et, par conséquent, de submersions marines, compte tenu des effets attendus du changement climatique, afin de réévaluer, en tant que de besoin, la valeur plancher réglementaire pour le niveau marin de référence du PPRI, en particulier pour les installations portuaires ;
- pour la phase travaux :
 - de compléter l'étude par une analyse explicite des avantages et inconvénients des modalités de dragage envisagées au regard de leur impact sur le milieu aquatique (turbidité), d'étendre le dispositif anti-matières en suspension (MES) à l'ensemble des travaux sous-marins, et de préciser les modalités d'arrêt des travaux en cas de mauvais temps ;
 - de reconduire les tests de toxicité des sédiments pour l'environnement marin et de préciser la partie des sédiments dragués qui sera utilisée pour le comblement des fosses ;
 - de préciser si le dimensionnement du réseau de collecte des eaux pluviales intègre la prise en compte du changement climatique ;
 - de déterminer l'origine des contaminations bactériennes des eaux du port afin de proposer des solutions ;
 - de préciser les activités des entreprises sur la zone technique afin de présenter les modalités de curage et de dépollution envisagées en cas de pollution avérée ;
 - de mettre en œuvre tous les moyens afin de réduire au maximum les nuisances sonores et de pollutions atmosphériques du chantier ;
 - de préciser l'étendue de la mesure de réduction sur le balisage ;
 - de compléter la mesure de réduction des bruits sous-marins par la mise en œuvre d'un rideau de bulles ;
 - d'étendre la prospection de la Tortue caouanne sur la période de mai à octobre (ponte et émergence) ;
 - de préciser les principes de mise en œuvre et les modalités de travaux sur le cordon dunaire ;
- en phase exploitation :
 - de compléter l'étude acoustique pour les activités portuaires et de la zone technique et, pour le trafic, de recenser les odeurs susceptibles d'affecter les riverains, afin de mettre en œuvre, en tant que de besoin et dès à présent, les mesures de réduction appropriées ;

- de compléter l'étude par l'estimation de l'ensemble des besoins en eau (activités portuaires et arrosage) et de proposer des mesures d'économie sur l'utilisation de la ressource ;
- de compléter la mesure de suivi acoustique de fréquentation du site par le Grand dauphin par la mise en place d'une surveillance de la faune et du suivi des usages afin d'en quantifier les pressions/impacts ;
- de démontrer la contribution du projet à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050 pour la France, ou, à défaut de contribution à ces objectifs, de présenter des mesures de compensation.

Cet avis de la MRAE a fait l'objet d'un mémoire en réponse en décembre 2024 dans lequel la commune a donné des éléments d'éclairage et indiqué, point par point, la façon dont il avait été tenu compte de ces recommandations et les précisions apportées à l'étude d'impact.

L'avis émis sur la mise en compatibilité a été rendu par la MRAE le 31/01/2025, celui-ci constatant simplement que « le projet n'a pas évolué et que l'avis émis le 11 octobre 2024 est toujours valide. »

En conséquence, la commune de La Grande Motte n'a pas apporté de mémoire complémentaire en l'absence de nouvelles observations.

Il résulte de l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique que les incidences du projet sur le milieu physique, naturel, humain, sur la santé humaine, sur le patrimoine et le paysage ont été correctement appréhendées, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Enfin, le dossier a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites le 10 septembre 2024.

L'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de l'Hérault de la DRAC a quant à elle rendu un avis en date du 26 avril 2024 dans laquelle elle indique que le Projet Ville Port 2 « *est mieux adapté à la structure urbaine et paysagère de la station et à ses caractéristiques architecturales. Il permettra de répondre aux besoins locaux tout en préservant les enjeux patrimoniaux. Il permettra également de mieux assurer le lien entre le quartier du Levant et celui du Couchant* »

IV. RESULTATS DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Le projet et l'évolution du document d'urbanisme ont été soumis à la consultation du public à plusieurs étapes :

a. La concertation préalable

Le projet Ville Port a fait l'objet de plusieurs phases de concertation. Sa version initiale a ainsi été soumise à concertation dès 2016 dans sa globalité (composante portuaire et urbaine). Son bilan a été tiré en 2019.

Suite à la réorientation du projet, l'engagement d'une nouvelle concertation a été décidée par la commune de La Grande Motte en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Ses objectifs et modalités ont été fixées par délibération du 27 septembre 2023.

Celle-ci a portée sur le projet ville port 2 dans sa globalité. Elle a également concerné la mise en compatibilité du PLU.

Elle s'est déroulée du 25 octobre au 24 novembre 2023.

Elle a fait l'objet d'une participation soutenue de la population donnant lieu à 51 dépositions ainsi qu'à une réunion publique ayant réuni près de 450 participants.

Les principaux thèmes d'expression ont été les suivants : aménagements (sols, poursuite ballade), architecture (style, quantité,...), circulation, colline (activités conjointes, GLY, ...), coût et financement,...

La partie portuaire du projet n'est pas celle qui a généré le plus de contributions, celle-ci ayant principalement soulevée des questions relatives à l'intégration de la future halle et la relocalisation des entreprises du nautisme.

A cette occasion, il a été répondu que la hauteur de la halle nautique était estimée à 9 mètres, avec la possibilité, dans le cadre des études en cours, de réduire encore cette hauteur.

Cette concertation a permis au public d'accéder aux informations relatives au projet et au plan dans leur nouvelle version et de formuler leurs observations et propositions qui ont pu alimenter les études menées par la commune, l'aménageur et l'équipe de maîtrise d'œuvre dans le cadre des nouvelles orientations prises.

Son bilan a été tiré par délibération du 20 décembre 2023.

b. L'examen conjoint des personnes publiques associées dans le cadre de la mise en compatibilité

Conformément aux articles L153-54 et R153-15 du code de l'urbanisme, la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du PLU avec la partie portuaire du projet ville Port 2 s'est tenue le 16/01/2025 en présence des représentants de La Grande Motte avec L'Or Aménagement, de la DDTM et de la CCI.

Les présents ont émis un avis favorable.

Les personnes publiques associées suivantes, bien que non représentées, ont émis un avis favorable par écrit : Agglomération du Pays de l'Or (avis écrit du 14/01/2025), Région Occitanie (avis écrit du 15/01/2025), Conseil Départemental de l'Hérault (avis écrit du 16/01/2025).

Les autres personnes publiques associées, bien que régulièrement invitées, n'étaient pas représentées à la réunion et n'ont pas formulé d'observation écrite.

c. L'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

L'enquête publique unique s'est tenue du 28 avril au 28 mai 2025.

Elle a porté sur la demande d'autorisation environnementale et la déclaration valant mise en compatibilité du PLU uniquement en ce qui concerne les travaux portuaires du projet ville port 2.

Cette enquête a donné lieu à 120 dépositions dont 109 dépositions effectives, déduction faite de 11 dépositions en doublon ou regroupement.

Ces 109 dépositions effectives se répartissent en :

- 3 avis non exprimés (3 %),
- 58 avis défavorables au projet (53 %),
- 48 avis favorables au projet (44 %),

Les dépositions effectives du public ont été décomposées en 174 observations, réparties selon les 11 thèmes suivants :

- 0- Procédure d'enquête - Dossier d'enquête = 10 observations (5,8%)
- 1- Aménagements portuaires - Risques portuaires = 9 observations (5,2%)
- 2- Incidences environnementales = 7 observations (4%)
- 3- Déplacement zone technique - Esplanade Baumel = 18 observations (10,3%)
- 4- Risque submersion - Pollution = 26 observations (14,9%)
- 5- Paysage - Hauteur bâtiments = 12 observations (6,9%)
- 6- PLU = 5 observations (2,9%)

- 7- Yacht Club de La Grande Motte (YCGM) et du Centre d'Entrainement Méditerranéen (CEM) = 9 observations (5,2%)
- 8- Coût – Financement = 8 observations (4,6%)
- 9- Développement économique - Entreprises nautiques = 4 observations (2,3%)
- 10- "La Colline" et Aménagements urbains – Divers = 66 observations (37,9%)

Globalement, ces 174 observations du public se répartissent en :

- Procédure d'enquête - Dossier d'enquête = 10 observations (5,8%)
- Partie portuaire du projet = 98 observations (56,3%)
- « La Colline » et Aménagements urbains – Divers = 66 observations (37,9%), éléments ne faisant néanmoins pas partie du périmètre de cette enquête.

Les observations du commissaire-enquêteur, résultant de l'examen du dossier et des avis réglementaires, ont été réparties en 4 thèmes communs avec ceux des observations du public :

- 0- Procédure d'enquête - Dossier d'enquête = 1 observation
- 2- Incidences environnementales= 4 observations
- 5- Paysage - Hauteur bâtiments= 3 observations
- 8-Coût – Financement= 1 observation.

Le 30 mai 2025 , le commissaire-enquêteur a remis son procès-verbal de synthèse des observations.
Le 13 juin 2025, la commune y a répondu.

Le commissaire enquêteur a relevé que « *globalement, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage établi sur la base de nombreuses informations référencées issues du dossier d'enquête est complet, détaillé et explicite. Il s'attache à répondre précisément aux principales observations.* »

Il considère par ailleurs que la participation du public a été satisfaisante au motif suivant :

« *Les moyens mis à disposition du public pour s'exprimer sont conformes et adéquats.*

Le public a pu exprimer ses observations sur l'ensemble des incidences du projet.

La participation conséquente du public est cohérente avec la participation soutenue lors de la concertation préalable.

Pour le projet mis à l'enquête, le réaménagement des ouvrages et installations portuaires a fait l'objet de très peu de prise de position du public. C'est sur l'utilisation de l'espace Baumel avec l'installation d'entreprises nautiques que le public s'est mobilisé. Les entreprises concernées par leur relocalisation dans la Halle nautique ne se sont pas manifestées. »

A l'issue de l'enquête et après avoir pris connaissance des réponses apportées, Monsieur le commissaire-enquêteur a émis les avis suivants :

➤ **avis favorable à la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement**

Le commissaire-enquêteur considère que le projet :

- Contribue à sécuriser les personnes et les biens, et améliore la situation existante avec un meilleur service aux plaisanciers et un renforcement des activités des entreprises du nautisme ;
- Contribue à la protection des milieux maritime et côtier ;
- Est sans incidence sur l'évolution du trait de côte et sur le risque de submersion du territoire communal, avec une amélioration ponctuelle de ce risque permettant les constructions projetées sur l'esplanade Baumel
- Améliore la situation existante en réduisant les rejets polluants, préservant ainsi la qualité des milieux récepteurs et des eaux souterraines

En conséquence, il conclut que l'efficacité du projet est avérée contre les dangers qu'il présente et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques.

Cet avis est néanmoins accompagné des recommandations suivantes :

- **Recommandation** : faire apparaître distinctement le périmètre de l'enquête sur les documents;

Réponse apportée : le périmètre de l'enquête publique, limité aux travaux portuaires du projet ville port 2, est expressément rappelé au point I de la présente déclaration de projet, tant littérairement que graphiquement.

- **Recommandation** : préciser les conditions de circulation des livraisons de la Halle nautique et leurs incidences sur les rues du secteur ;

Réponse apportée : Les livraisons s'effectueront via l'avenue Baumel, en suivant un itinéraire actuel compatible avec les gabarits autorisés. Les manœuvres seront limitées sur la voirie publique et se concentreront principalement autour de la Halle nautique, via la nouvelle voirie créée à cet effet ou sur la cour technique dédiée.

Les véhicules utilisés auront des gabarits équivalents à ceux actuellement employés pour les livraisons sur l'esplanade, sans incidence notable sur les conditions de circulation du secteur.

- **Recommandation** : produire une analyse globale des impacts potentiels en phases travaux et définitive sur la Résidence Côté Mer pour préciser éventuellement les mesures à prendre ;

Réponse apportée :

En phase travaux : les impacts seront provisoires et concernent essentiellement le bruit, la poussière, les conditions d'accès et la vue sur la mer lors du stockage des enrochements nécessaires aux travaux sur les deux digues. Les mesures prises pour limiter ces impacts, et notamment sur les riverains, sont décrites dans la demande d'autorisation environnementale. En phase aménagée : la bâtiment du bureau du port prendra place à l'ouest de la résidence sur un terrain constructible. Les règles de gabarit, de recul et de hauteur définies dans la mise en compatibilité permettront d'intégrer au mieux le bâtiment dans l'environnement urbain existant.

- **Recommandation** : produire une synthèse des incidences de la réduction d'espace sur les fonctions assurées par l'espace Baumel, notamment pour les activités des associations présentes sur le site et les événements autour du nautisme ;
et notamment : adopter une mesure de réduction supplémentaire à l'occasion de la reconstruction des clôtures de la zone de carénage par la mise en place d'écrans anti-bruit et anti-poussières, pour atténuer l'incidence des opérations de carénage sur les espaces publics avoisinants reconfigurés pour accueillir des modes de déplacement non polluants.

Réponse apportée :

CEM : l'espace restitué est constitué différemment, avec des espaces de circulation ouverts et longeant le site, aussi la réduction d'espace vis-à-vis de la superficie occupée et circulée, reste relative.

YCGM : le YCGM ne dispose plus d'équipe de compétition et n'utilise plus cet espace, néanmoins un espace d'environ 450 m² lui sera alloué.

Autres associations : des locaux leur ont été proposés au sein de la future halle nautique.

Événements : la partie sud de l'esplanade Baumel a été conçue de manière à permettre l'accueil d'événements en lien avec le nautisme (clôture amovible du parc à bateaux YCGM, pas de mobilier, ni d'obstacle, installation de borne foraine, maintien de la cale de mise à l'eau, réinstallation de la potence etc.)

S'agissant de la reconstruction des clôtures de la zone de carénage et de l'éventuelle mise en place d'écrans anti-bruit et anti-poussières : le projet prévoit la plantation d'une barrière végétale sur l'ensemble du pourtour de l'aire de carénage, assurant un écran visuel et anti-poussière :

- Transplantation des tamaris existants
- Plantation d'une haie haute composé de Laurier rose et de Pittosporum
- Plantation d'une haie basse de Myrthe le long de la voirie pour garantir un écran végétal au pied des haies qui ont tendance à se dénuder

Cette barrière végétale sera de 5m d'épaisseur le long de la Ballade (avenue Robert Fages) et de 3 à 4m de hauteur à terme).

La localisation des sources d'émission des bruits (bateaux sur bers, donc à plusieurs mètres de hauteur) ne permet pas l'aménagement de dispositifs anti-bruit efficaces, sauf à constituer un mur d'au moins 6m de haut, ce qui n'est absolument pas souhaitable.

➤ avis favorable à la déclaration d'intérêt général de la déclaration de projet prise en application de l'article L126-1 du code de l'environnement

Le commissaire-enquêteur considère que le bilan avantages / inconvénients est positif :

- Le projet répond à des objectifs d'intérêt général locaux, régionaux et nationaux,
- Le projet présente un intérêt socio-économique certain,
- La recherche d'une solution de moindre impact environnemental par mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser est aboutie,
- Le projet ne présente pas d'atteinte aux intérêts privés ou publics,
- Les parts de financement du projet sont supportables par les budgets communaux sur la durée.

En conséquence, il conclut que l'intérêt général du projet est avéré.

➤ avis favorable à la mise en compatibilité du PLU sous réserve que la hauteur des bâtiments soit fixée à 9m pour le secteur 1UPhn et à 8m pour le secteur 1UPc

Le commissaire-enquêteur considère que :

- Le choix du site et l'emplacement des bâtiments sont justifiés.
- La recherche d'une solution de moindre impact environnemental par mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser est aboutie.
- Les modifications ne portent que sur des adaptations des règlements écrit et graphique permettant de rendre compatible le PLU avec le projet.

En conséquence, il considère que les modifications du PLU de La Grande Motte sont adaptées pour la partie portuaire du projet « Ville-Port II » et correctement précisées, **SOUS RESERVE** que la hauteur maximum des bâtiments soit fixée à 9 m pour le secteur 1UPhn (côté Halle Nautique) et à 8 m pour le secteur 1UPc (côté bureau du port) car le règlement du PLU en vigueur spécifie pour la zone 1UP que les « ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures » sont exclus du calcul de hauteur.

Réponse apportée :

La réduction de la hauteur de la Halle Nautique a été étudiée comme indiqué lors de la concertation préalable mais n'a pas été rendue possible compte tenu des contraintes techniques et architecturales. L'objectif d'une hauteur de 9 mètres a été maintenue. Toutefois, les études techniques du bâtiment n'ayant pas encore été réalisées et l'ABF ayant prescrit « *des bâtiments fractionnés avec un couronnement discontinu* », il avait été prévu, par souci de conception et afin de ne pas bloquer toute possibilité d'évolution, une marge de manœuvre avec une hauteur maximale de 10 mètres, permettant notamment d'intégrer les édifices techniques dépassant le faitage.

Concernant le bureau, il en avait été fait de même avec un objectif de hauteur de 8 mètres au faitage et 1mètre supplémentaire prévu pour l'intégration des édifices.

Considérant les observations du commissaire-enquêteur, le dossier de mise en compatibilité du PLU a été adapté en conséquence.

Les hauteurs autorisées, hors « ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures », ont été réduites à 9 mètres pour le secteur 1UPhn (côté Halle Nautique) et à 8 mètres pour le secteur 1UPc (côté bureau du port).

Conclusion :

Tout au long de l'avancement du projet, le public a été largement concerté et consulté afin de pouvoir l'informer sur le contenu du projet, lui permettre d'exprimer ses préoccupations et d'apporter les réponses adaptées à celles-ci en fonction des enjeux identifiés et des équilibres recherchés.

V. NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET AU VU DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Au vu des résultats de l'enquête publique, les modifications suivantes sont apportées : réduction des hauteurs autorisées, hors « ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures », à 9 mètres pour le secteur 1UPhn où est prévue la Halle Nautique et à 8 mètres pour le secteur 1UPc où est prévu le Bureau du port.



PROJET VILLE-PORT II DE LA GRANDE-MOTTE

DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME REGIE PAR L'ARTICLE L.126-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT : PROPOSITION DE PROJET

ARTELIA / 25/07/2025 / 4290562



PROJET VILLE-PORT DE LA GRANDE MOTTE
PROJET VILLE-PORT II
DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D’URBANISME REGIE PAR L’ARTICLE L.126-1 DU CODE DE L’ENVIRONNEMENT

Ville de La Grande Motte – L’Or Aménagement

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	CONTROLÉ(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
VO	Proposition de projet sur la mise en compatibilité du PLU	AFN EWT	VLE	VLE	31/08/2023
V1	Reprise du document	EWT	ADE VLE	MAM	11/12/2023
V2	Reprise du document	EWT	VLE	MAM	19/03/2024
V3	Mise à jour	EWT	VLE	MAM	25/11/2024
V4	Mise à jour	EWT	VLE	MAM	03/12/2024
V6	Mise à jour délibération	LOA	LOA	LOA	25/07/2025

ARTELIA VILLE ET TERRITOIRE
Le Condorcet
18 rue Elie Pelas - CS 80132
13332 Marseille Cedex 16

SOMMAIRE

PARTIE 1 : Rappel sur la procédure de déclaration de projet (DP) emportant mise en compatibilité (MEC) du Plan Local d’Urbanisme5

1. Cadre législatif de la procédure de déclaration de projet.....6

2. Procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d’urbanisme6

PARTIE 2 : Présentation de l’objet de l’opération et du porteur du projet.....7

1. Objet et motivation.....8

2. Porteur du projet8

3. Localisation du projet.....9

4. Périmètre de la mise en compatibilité10

5. Contexte du projet global.....11

6. Objectifs du projet global12

7. Description du projet global12

7.1. AXE 1 : LE RENOUVELLEMENT ET LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES 14

7.2. AXE 2 : LA POURSUITE DE L’AMENAGEMENT DE LA BALL*ADE AVEC LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS LE LONG DU PORT..... 16

7.3. AXE 3 LE CONFORTEMENT DE LA PRESQU’ILE BAUMEL, LIEU DE DESTINATION PRIVILEGIEE DES ACTIVITES NAUTIQUES 17

7.3.1. LA HALLE NAUTIQUE : UN NOUVEL OUTIL POUR LES ENTREPRISES LOCALES 17

7.3.2. LE BUREAU DU PORT 17

7.4. AXE 4 L’AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA COLLINE : UNE OFFRE DE LOGEMENT POUR LA VIE PERMANENTE 17

PARTIE 3 : Déclaration de projet et justification de l’intérêt général de l’opération19

1. Intérêt du projet global20

2. Justification de l’intêret général du projet global21

2.1. UN RENFORCEMENT DU NAUTISME ET DE LA PLAISANCE..... 21

2.2. UNE REPONSE AU BESOIN DE LOGEMENTS SPECIFIQUES..... 22

2.3. BENEFICES DU PROJET POUR LES HABITANTS ET USAGERS DU PORTS 22

2.3.1. UNE CONCEPTION BIOCLIMATIQUE ET QUALITATIVE DES ESPACES PUBLICS 22

2.3.2. UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION AU PROFIT DES MODES ACTIFS 24

2.3.3. LA CRÉATION D’UNE OFFRE URBAINE RENOUVELÉE D’HABITAT ET DE SERVICES VIA LA RÉALISATION DU QUARTIER LA COLLINE 26

2.3.4. L’INSCRIPTION DU PROJET GLOBAL DANS LE RESPECT DE LA PENSÉE BALLADURIENNE 26

2.4. BENEFICES DU PROJET POUR L’ENVIRONNEMENT 27

2.4.1. AMÉLIORATION DE LA GESTION DES EAUX 27

2.4.2. INTÉGRATION D’UNE NATURE EN VILLE 27

2.4.3. SOBRIÉTÉ DES NOUVEAUX LOGEMENTS..... 27

2.4.4. DENSIFICATION URBAINE AU PROFIT DE LA BIODIVERSITÉ 28

2.5. RETOMBEES SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET 28

2.6. CARACTERE EXCEPTIONNEL DU PROJET..... 29

2.7. BENEFICES DU PROJET SUR LE LONG TERME 30

2.8. SEQUENCE *ERC* DU PROJET..... 31

2.8.1. RAPPELS DES GRANDS ÉVITEMENTS OBTENUS SUR LE PROJET 31

2.8.2. INCIDENCES SUR LE PLU 33

2.8.3. SYNTHÈSE DES INCIDENCES RÉSIDUELLES EN PHASE TRAVAUX 34

2.8.4. SYNTHÈSE DES INCIDENCES RÉSIDUELLES EN PHASE AMÉNAGÉE 38

2.9. CONCLUSION SUR L’INTERET GENERAL DU PROJET GLOBAL..... 41

PARTIE 4 : La proposition de mise en compatibilité du PLU 42

1. Présentation du PLU 43

2. Evaluation environnementale commune au projet et au PLU 45

3. impact de la modification du règlement 45

5. Corrections et compléments apportés aux pièces du PLU 46

5.1. RAPPORT DE PRESENTATION 46

5.2. PLAN GRAPHIQUE..... 46

5.2.1. EXPLICATION DES MODIFICATIONS À APPORTER AU PLU 46

5.2.2. MODIFICATION DU PLAN GRAPHIQUE 47

5.3. REGLEMENT..... 49

5.3.1. EXPLICATION DES MODIFICATIONS À APPORTER AU PLU 49

5.3.2. MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT 49

5.4. SYNTHESE DES MODIFICATIONS 54

Annexes (DOSSIERS ANNEXES SEPARÉS AU FORMAT DEMATERIALISÉ SUR CLEF USB) 55

Figures

Figure 1 : Schéma des étapes de la procédure	6
Figure 2 : Cartes de situation du projet	9
Figure 3 : Périmètre de la mise en compatibilité	10
Figure 4 : Programmation du projet Ville-Port II autour de 4 axes	12
Figure 5 : Vue aérienne des aménagements projetés (projet global)	13
Figure 6 : Séquence d’aménagement du projet Ville-Port	13
Figure 7 : Interventions projetées au niveau des quais et de la digue ouest	14
Figure 8 : Interventions projetées au niveau du port	14
Figure 9 : Aménagements projetés en matière d’amélioration des services portuaires	15
Figure 10 : Modifications des accès et des parcours d’engins	15
Figure 11 : Poursuite des aménagements de la Ball*ade le long du port	16
Figure 12 : Plan masse du secteur Colline, issu du plan guide PVP2	18
Figure 13 : La presqu'ile Baumes : lieu de destination nautique/support d'évènements	21
Figure 14 : Illustration de la requalification des quais Av Robert Fages	23
Figure 15 : Etat actuel (en haut) et état projet (en bas) vis-à-vis de la conception bioclimatique	23
Figure 16 : Température maximale de surface atteinte au cours de la journée sur le site à l’état existant	24
Figure 17 : Température maximale de surface atteinte au cours de la journée sur le site à l’état projet	24
Figure 18 : Les circulations des modes actifs du projet	25
Figure 19 : Le projet Ville-Port depuis le quai Pompidou	25
Figure 20 : La diagonale de la mer une centralité de quartier	25
Figure 21 : L’allée de la plage	26
Figure 22 : Une voirie actuellement encombrée (à gauche) une voirie apaisée en projet (à droite)	26
Figure 23 : Des cheminements inconfortables actuellement (à gauche) et des quais arborés avec une mise à distance avec l’aire de carénage en projet (à droite)	26
Figure 24 : Schéma de principe des îlots secteur Colline	28
Figure 25 : Découpage du littoral régional et répartition des ports (Stratégie de développement des ports de plaisance maritimes d’Occitanie)	28
Figure 26 : Extrait de la cartographie de l’armature économique du territoire (SCOT Pays de l’Or)	29
Figure 27 : Premières esquisses de la station de La Grande Motte (source : PLU)	29
Figure 28 : Trame verte et bleue de La Grande Motte (PADD, PLU)	43
Figure 29 : Extraits du plan de zonage du PLU de La Grande Motte (Source : PLU La Grande-Motte, 2017)	44

PARTIE 1 : RAPPEL SUR LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET (DP) EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE (MEC) DU PLAN LOCAL D'URBANISME

1. CADRE LEGISLATIF DE LA PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET

Créée par la loi du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, la procédure de déclaration de projet vise à permettre à l’Etat, et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements qui réalisent des opérations d'aménagement, de disposer d'une procédure simple de mise en conformité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des plans locaux d'urbanisme (PLU) et plans locaux d’urbanisme intercommunal (PLUi) par une déclaration de projet sur l'intérêt général que présente l'opération.

Le code de l'environnement prévoit à l'article L. 126-1 en son alinéa 1er que : *"Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée"*.

La procédure de mise en compatibilité du PLU est régie par le code de l'urbanisme et similaire à la mise en compatibilité du PLU par la voie d'une déclaration de projet prise sur le fondement de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme.

Cette procédure permet la mise en compatibilité simple et accélérée des documents d'urbanisme sous certaines conditions et selon certaines modalités les documents d’urbanisme précités au paragraphe précédent : les dispositions spécifiques de mise en compatibilité sont applicables sauf si la déclaration de projet a pour effet de porter atteinte à l’économie générale du projet d’aménagement et de développement durables du SCOT et, en l’absence de SCOT, du PLU(i).

La notion d'action ou d'opération d'aménagement pouvant justifier la mise en œuvre d’une procédure de mise en compatibilité du Plan local d’Urbanisme par déclaration de projet, vise au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'Urbanisme, les opérations qui ont pour « objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels ».

Contrairement à son élaboration et à sa révision, la mise en compatibilité du PLU, dans le cadre d'une déclaration de projet, n'est pas soumise à concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. En revanche, en application des dispositions du code de l'environnement (article L. 121-17-1), dès lors que la procédure de mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale elle entre dans le champ du droit d'initiative. Ce droit a été introduit par l'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il permet au public (citoyens, collectivités territoriales ou associations) de demander l'organisation d'une concertation préalable. La déclaration de projet valant mise en compatibilité à fait l’objet d’une phase de concertation préalable à l’automne 2023. La commune de La Grande Motte en a tiré le bilan par délibération du 20 décembre 2023.

En vertu des articles L122-14 et R122-27 du code de l’environnement, l’évaluation environnementale peut être commune au projet et au PLU. Il convient de se référer à l’étude d’impact du Dossier d’Autorisation Environnementale Unique (DAUE) afin d’appréhender l’incidence environnementale du projet et la compatibilité du projet avec les plans et programmes et la Natura 2000. Cette étude d’impact figure en Annexe 2.

2. PROCEDURE DE DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D’URBANISME

La procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU est organisée par les articles L.153-54 et suivants et R.153-15 et suivants du Code de l'Urbanisme, selon les étapes suivantes :

1. Le dossier de déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme est d’abord soumis à l’examen conjoint des personnes publiques associées, conformément aux dispositions de l’article L. 153-54-2° du Code de l’urbanisme ;
2. Il est ensuite organisé une enquête publique unique, laquelle porte à la fois sur le caractère d’intérêt général du projet et les modifications envisagées du document local d’urbanisme ;
3. A l’issue de l’enquête publique, le Conseil municipal adopte la déclaration de projet, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, et approuve la mise en comptabilité du Plan Local d’urbanisme dans le délai de deux mois à compter de la Dossier de déclaration de projet

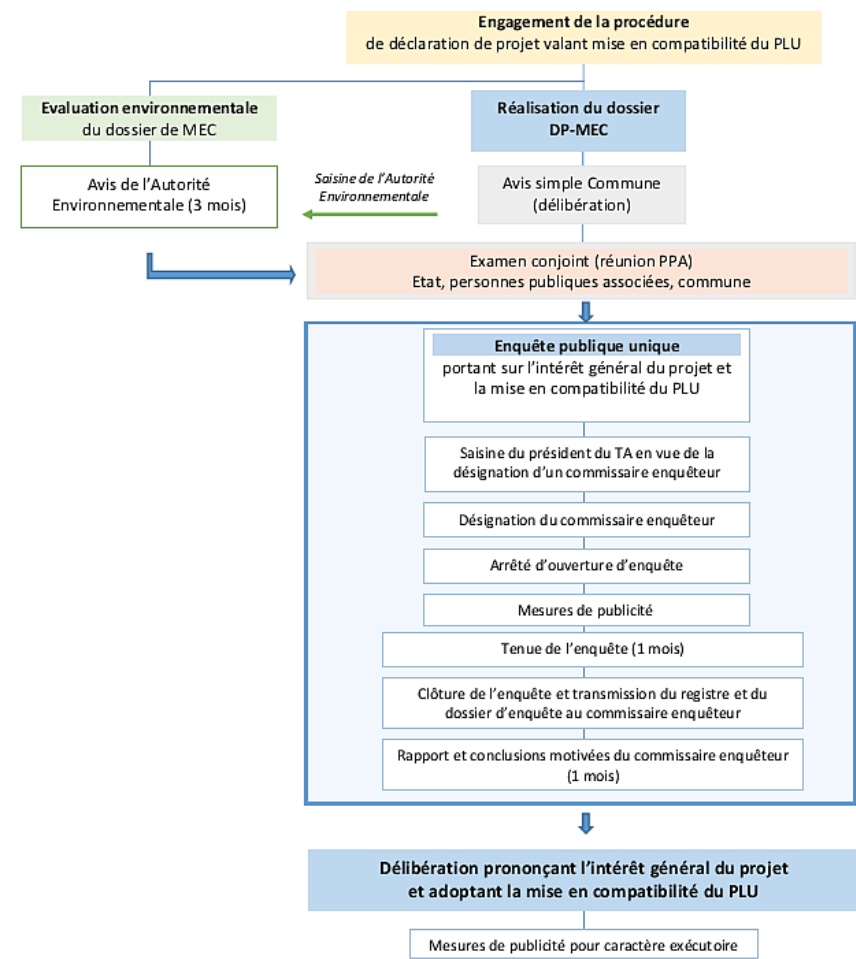


Figure 1 : Schéma des étapes de la procédure

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, par la faible ampleur des modifications prévues au sein du PLU, n'est pas de nature à détériorer la compatibilité du PLU par rapport aux documents supracommunaux.

PARTIE 2 : PRESENTATION DE L’OBJET DE L’OPERATION ET DU PORTEUR DU PROJET

1. OBJET ET MOTIVATION

En 2009, à peine âgée de 40 ans, la Ville de La Grande Motte, a souhaité engager une réflexion fondatrice pour accompagner la mutation vertueuse de son territoire, dans une logique ambitieuse de mémoire, de modernité et de développement durable. Cette réflexion s'est traduite par la mise au point d'un schéma directeur de la mise en valeur du cadre de vie et de l'identité balladurienne de la station. De là est né le projet dénommé **Ville-Port**.

Symbiose entre le tourisme, l'économie nautique, l'urbanisme, l'espace public, le vivre-ensemble, les services et la mobilité, le projet ville-port est un subtil dosage entre l'existant et l'acceptable, empreint d'ambition et tout à la fois de respect vis à vis de son environnement littoral, dont les enjeux liés au changement climatique constituent un fil conducteur. Le projet Ville-Port, « Acte 2 de la Mission Racine », se veut ainsi être une démonstration de la ville résiliente.

La version initiale se déployait au tour de 4 axes : l'extension du port de 400 anneaux supplémentaire, la requalification des quais et espaces publics, l'extension de la presqu'île Baumel et l'aménagement d'un nouveau quartier d'habitation.

Toutefois le contexte inflationniste mondial depuis 2020 a conduit à un surenchérissement du coût du projet qui n'était, en l'état, plus soutenable pour la Commune de La Grande Motte. Sans faire abstraction de l'accroissement du niveau d'exigence réglementaire en matière environnementale, **la Ville de La Grande Motte s'est saisie de cette opportunité pour inscrire le projet Ville-Port dans une vision plus sobre et plus résiliente, à la fois en termes financier et environnemental**

La présente déclaration de projet s'effectue au titre de l'article L. 126-1 du code de l'environnement et la procédure de mise en compatibilité du PLU est régie par le code de l'urbanisme. Elle a pour objet de permettre la réalisation, sur le secteur Baumel, du projet ville-port.

Les dispositions du PLU en vigueur sur la commune ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc évoluer pour être mises en compatibilité avec le projet, notamment sur le secteur Baumel.

2. PORTEUR DU PROJET

L'organisme demandeur, à savoir le maître d'ouvrage du projet, est :

LA
GRANDE
MOTTE

Place du 1er octobre 1974
34280 La Grande-Motte
N° SIRET : 21340344700013

Qualité du signataire de la demande : M. le Maire de La Grande Motte

Contact technique : L'Or Aménagement

Les travaux et ouvrages précédemment identifiés au titre du Code de l'Environnement et devant donner lieu à autorisation environnementale demeurent en effet sous maîtrise d'ouvrage de la ville de La Grande Motte, laquelle est donc l'autorité en charge du présent dossier.

Le projet est situé sur le domaine public communal, notamment portuaire. Il est présenté et étudié dans son entièreté.

Les ouvrages portuaires actuels s'inscrivent dans les limites du périmètre portuaire transféré par l'Etat à la Commune de La Grande Motte. Ce transfert de propriété a été formalisé par l'arrêté préfectoral n°DDTM34-2017-12-09022 approuvant le transfert du domaine public des ports de plaisance à la commune de La Grande Motte, signée le 21 décembre 2017 par le Préfet de l'Hérault. Il s'accompagne d'une convention financière de transfert en pleine propriété signée le même jour entre l'Etat et la commune, qui définit les modalités de mise en œuvre de ce transfert.

3. LOCALISATION DU PROJET

La commune de La Grande Motte est située en Région Occitanie, dans le département de l’Hérault, au sein de la communauté d’agglomération du Pays de l’Or.

La Grande Motte se trouve sur la côte littorale du Languedoc au sein du Golfe d’Aigues-Mortes qui elle-même se situe dans la partie orientale du Golfe du Lion. Elle est délimitée par deux étangs, l'étang de l'Or au nord-ouest et l'étang du Ponant à l'est, alimenté par le Vidourle.

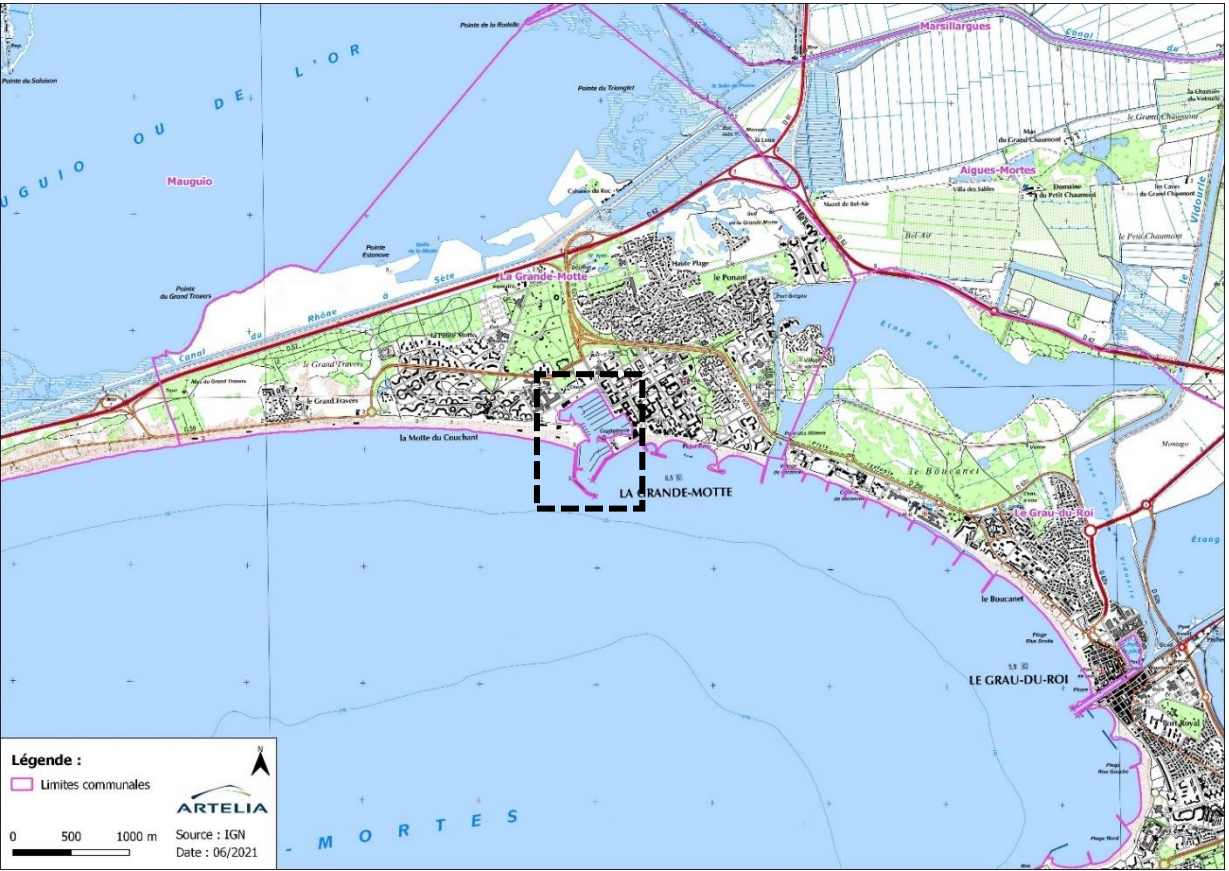


Figure 2 : Cartes de situation du projet

4. PERIMETRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La présente déclaration de projet s’effectue au titre de l'article L. 126-1 du code de l’environnement et la procédure de mise en compatibilité du PLU est régie par le code de l’urbanisme. Elle a pour objet de **permettre d’accueillir de nouvelles activités et usages en particulier au niveau du secteur Baumel.**

Il est précisé que la poursuite de l’aménagement de la Ball*ade (requalification des espaces publics) le long du port ne nécessite pas d’évolution du document d’urbanisme ; tandis que le secteur de la Colline fera lui l’objet d’une procédure d’adaptation du document d’urbanisme, ultérieure à celle présentée dans le présent dossier.

Toutefois, pour une meilleure compréhension du projet ville-port, celui-ci est présenté dans les parties 2 et 3 dans sa globalité.

Le périmètre concerné par la mise en compatibilité est présenté dans la figure suivante :

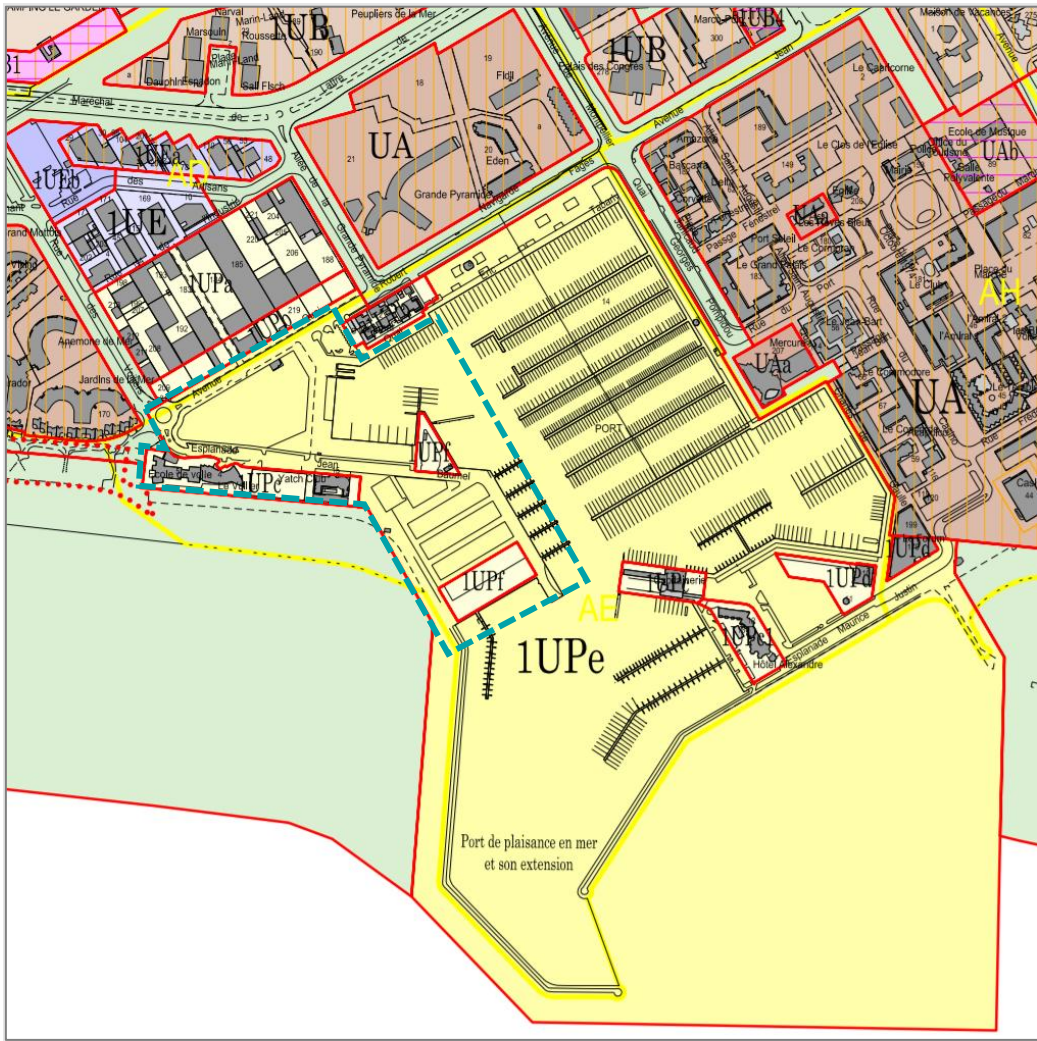


Figure 3 : Périmètre de la mise en compatibilité

5. CONTEXTE DU PROJET GLOBAL

Les nombreux atouts de La Grande Motte, confrontés à une enveloppe territoriale non extensible dans un environnement contraint, font engager la commune dans une réflexion de prospective urbaine pour faire évoluer ses infrastructures dans le respect de l’héritage de Jean Ballardur.

Une filière économique à soutenir

Avec une centaine d’entreprises, dont certaines reconnues mondialement pour la conception de catamarans ou de voiles, l’agglomération possède une filière nautique de qualité qui génère près de 500 emplois autour de ses trois ports de plaisance. Le projet de territoire mise sur un développement de la filière notamment les sports nautiques légers (kitesurf, stand-up paddle...) et l’accueil des entreprises nautiques au sein de zones d’activités dédiées.

L’imbrication du projet portuaire et urbain s’inscrit dans la continuation de la culture urbaine de La Grande Motte. Vu comme un stimulateur du positionnement territorial de la commune, le projet Ville-Port doit permettre d’écrire une nouvelle page de l’histoire de la station balnéaire, une sorte d’« Acte 2 » de la Mission Racine.

Une capacité d’accueil portuaire saturée

Depuis sa création, le port n’a pas fait l’objet d’extension. Cependant, ces 20 dernières années, la régie du port a optimisé le nombre d’anneaux au sein du bassin existant avec la création des 300 anneaux supplémentaires. Le bassin portuaire a aujourd’hui atteint ses limites en termes de capacité d’accueil dans son enveloppe actuelle (le port de plaisance compte près de 1600 places dont 210 places visiteurs). La recomposition du bassin permettra un rééquilibrage du nombre de postes plus en phase avec les catégories les plus demandées.

Le port de plaisance s’étend sur une surface de 21 ha (2 km de quais et 2,6 km de pontons flottants), avec un tirant d’eau maximal de 3 mètres. La longueur maximale des bateaux pouvant être accueillis est de 24 mètres en poste et 30 mètres en long side.

Des équipements portuaires vieillissants

Les équipements ont été construit en 1979 et ont été très peu rénovés notamment les darses et rampes, l’aire de carénage, le quai « plage ouest » et la station d’avitaillement.

Depuis son origine, la zone technique n’a pas évolué dans son emprise et son organisation. Elle a été réalisée concomitamment au creusement du bassin à flot à la fin des années 1960. Les hangars, certains vieillissants, ne sont pas à la hauteur des enjeux de cette économie locale florissante ; ils souffrent d’une organisation peu optimisée. Etalée sur une aire imperméable de plus de 3 hectares, la zone technique crée une rupture dans la continuité urbaine de la ville vers le Couchant, mais aussi des situations de conflits entre les usagers et les manutentions des bateaux sur les voies publiques, entre autres. Les questions environnementales se posent également, la zone technique sur ce point est obsolète.

Une vulnérabilité aux risques

La commune de La Grande Motte bénéficie d’un PPRI nouvelle génération, approuvé en 2014.

Il a été mis à jour avec les effets du réchauffement climatique selon les travaux du GIEC : scénario d'une élévation de + 60 cm entre 1980 et 2100, ce qui correspond à une élévation de +40 cm entre aujourd’hui et 2100.

Les abords des quais sont en zone d’aléa fort ou en zone d’aléa modéré. Les digues portuaires sont quant à elles en zone d’aléa fort de déferlement (RD).

Ainsi, au regard de ce risque, ces ouvrages de protection sont à conforter et à rehausser.

De même, le quai « ouest plage » est à rehausser. Par soucis d’homogénéité, la reprise du quai technique est également à envisager.

Des voiries surdimensionnées

Les 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.

Des modes doux peu favorisés

La fréquentation 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.

Un stationnement non optimisé

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. Cette diminution de l’emprise des espaces stationnés apparaît comme une condition essentielle pour conforter la vie sociale, économique et touristique de la zone portuaire.

Un besoin de rééquilibrage démographique dans un environnement contraint

Le port de La Grande Motte représente un important potentiel de développement pour la ville en permettant de conforter et de diversifier une offre de logements afin de répondre aux multiples demandes d’une ville particulièrement attractive.

Un patrimoine naturel riche à préserver

Le port de La Grande Motte est situé dans un secteur urbanisé présentant des enjeux environnementaux caractéristiques d’un milieu anthropisé. Il n’existe pas de connexion avec les étangs et zones humides alentours et les liens écologiques avec ces milieux sont faibles. Ainsi, le lien écologique avec les sites Natura 2000 à proximité est caractérisé de très faible à modéré.

La ville de La Grande Motte s’inscrit dans un territoire sensible, à la fois maritime et bordé d’étangs ou de boisements. Le patrimoine naturel est riche, en témoigne les nombreux zonages Natura 2000 ou ZNIEFF présents. Cette sensibilité vis-à-vis de la biodiversité contraint le développement de la ville par extension. A cette contrainte s’ajoute l’enjeu inondation, où le PPRI approuvé le 16 juillet 2014, grève sur le territoire l’intégralité du foncier cessible, vierge de toute urbanisation et support potentiel d’extension urbaine.

Une recherche d’optimisation et d’amélioration de l’état existant a été menée et a conduit aux décisions suivantes :

- Le maintien de la production du groupe GLY sur la zone technique sur un périmètre circonscrit afin de permette un déploiement partiel du quartier d’habitation de la Colline
- Le maintien de l’aire de carénage à sa place actuelle tout en prévoyant sa rénovation
- Le maintien du pôle nautique à sa place actuelle
- La modernisation des équipements et de l’organisation portuaire

6. OBJECTIFS DU PROJET GLOBAL

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Affirmer la centralité et l’urbanité du quartier du port dans le respect de son histoire, en assurant une cohérence urbaine au projet d’aménagement portuaire (équipements publics, espaces publics, commerces, formes urbaines, image, qualité) ;
- Concevoir des formes urbaines adaptées au contexte portuaire (densité, diversité, tenue de l’espace public, coutures urbaines, etc.) ;
- Compléter le tissu urbain de la ville par des projets de logements, commerces et services ;
- Développer des modes de circulation alternatifs à la voiture (piétons, vélos) et la transversalité interquartier ;
- Rationaliser l’occupation de l’automobile et de son stationnement autour du port ;
- Raccrocher à la dynamique urbaine les équipements et évènements nautiques afin d’améliorer les retombées économiques pour la ville et ses commerces ;
- Renforcer l’attractivité économique du port et de la ville ;
- Renforcer les activités nautiques ;
- Atténuer l’impact environnemental des activités portuaires ;
- Aménager des lieux de vie par l’aménagement des espaces publics.

D’un projet d’infrastructure portuaire, le scénario retenu propose un véritable aménagement Ville-Port pour répondre aux enjeux d’une ville permanente et durable à La Grande Motte.

7. DESCRIPTION DU PROJET GLOBAL

Le programme d’aménagement retenu s’appuie sur les 4 axes suivants :

- **Axe 1 : Le renouvellement et la modernisation des infrastructures portuaires arrivées en fin de vie**
- **Axe 2 : La poursuite de l’aménagement de la Ball*ade avec la requalification des espaces publics le long du port**
- **Axe 3 : Le confortement de la presqu’île Baumel, lieu de destination privilégiée des activités nautiques**
- **Axe 4 : La création du quartier de la Colline, un volume capable d’environ 240 logements sculpté par les indicateurs bioclimatiques, répondant aux besoins en logements, et organisés sur un socle actif, traversé par une diagonale qui ouvre de nouvelles perspectives depuis le parking d’entrée de ville vers la mer.**



Figure 4 : Programmation du projet Ville-Port II autour de 4 axes



Figure 5 : Vue aérienne des aménagements projetés (projet global)



Figure 6 : Séquence d'aménagement du projet Ville-Port

- PHASE 1 : Aménagements livrés ou en travaux
- PHASE 2 : Constructions portuaires et maritimes (bureau du port, halle nautique, station d'avitaillement) portées par la présente demande de mise en compatibilité ; infrastructures portuaires portées par la demande d'autorisation environnementale
- PHASE 3 : Aménagement du futur quartier La Colline (procédure d'urbanisme ultérieure)

Nota : la requalification des espaces publics le long du port ne nécessite pas d'autorisation.

7.1. Axe 1 : Le renouvellement et la modernisation des infrastructures portuaires

Cet axe comprend les aménagements suivants :

- **LA SECURISATION DU PLAN D'EAU ET DES OUVRAGES DE PROTECTION** par des travaux de rehaussement du niveau des quais et de la digue Ouest, du confortement de la digue Est afin d'assurer sa pérennité et du comblement de fosses d'érosion dans l'enceinte du port. Ce sont des travaux indispensables pour faire face au changement climatique et à l'élévation du niveau marin.

Il sera réalisé la réhausse des quais ainsi que le confortement et réhausse de toute la digue Ouest, dimensionné pour des houles de période de retour 100 ans, avec prise en compte de l'élévation du niveau marin en conformité avec le PPRi, offrant une meilleure protection de la presqu'île Baumel et de l'avant-port

Concernant la digue Est, elle sera renforcée sur la section portuaire.

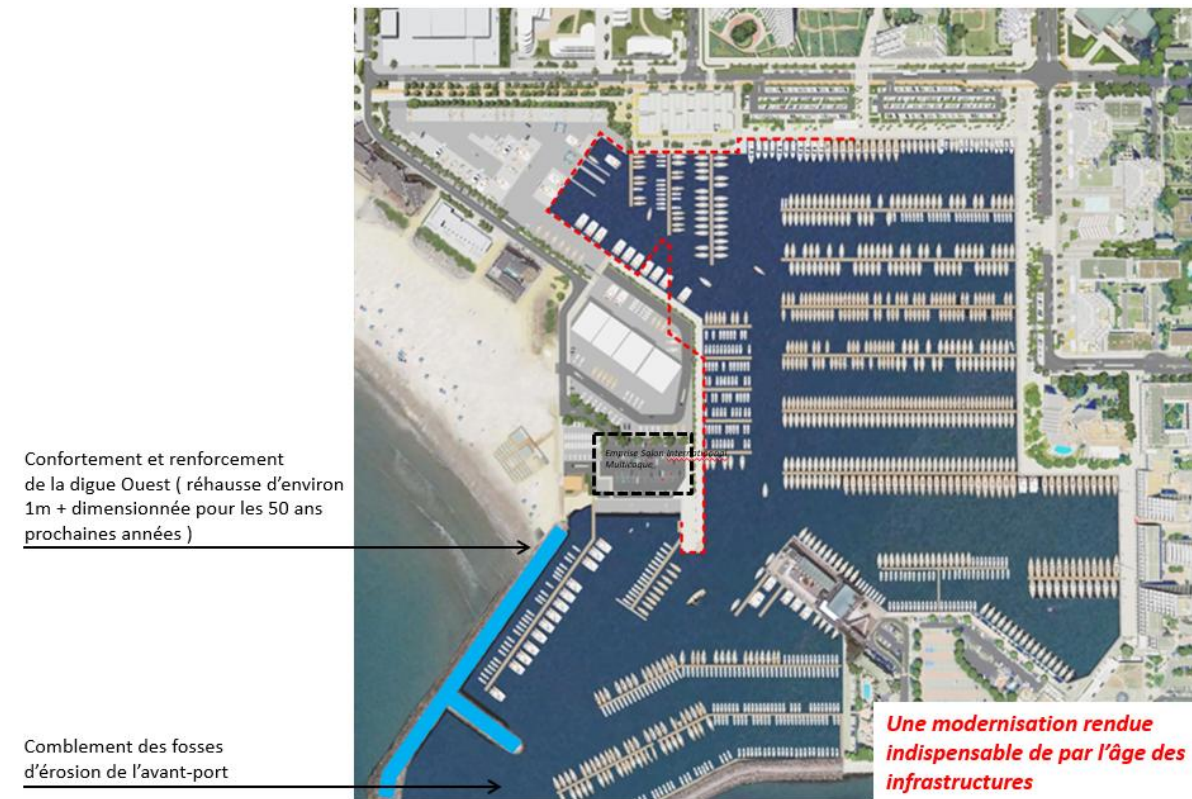


Figure 7 : Interventions projetées au niveau des quais et de la digue ouest

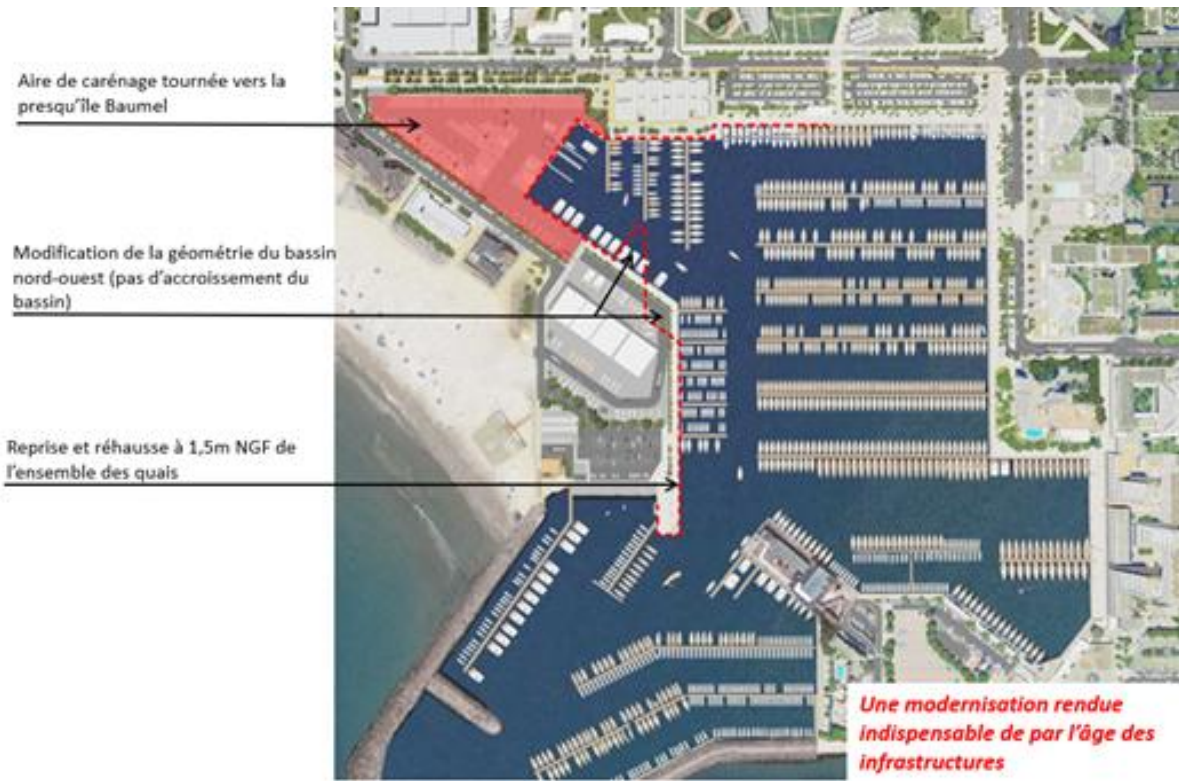


Figure 8 : Interventions projetées au niveau du port

La modification de la géométrie du terre-plein sur son angle nord-est permet l'amplification du plan d'eau ainsi qu'un gain de lisibilité et de capacité d'organisation au droit du Miramar. Ainsi, le projet ne prévoit pas de nouveaux anneaux, ni d'accroissement du nombre de bateaux dans la baie d'Aigues-Mortes mais offre un linéaire de quai plus exploitable le long de l'aire de carénage.

- **L'AMÉLIORATION DES SERVICES PROPOSÉS AUX USAGERS** afin Le projet intègre également la création d'une

Les aménagements portuaires s'accompagneront d'une amélioration des services proposés aux usagers du port : grille de mouillage plus adaptée à la demande en faisant évoluer le nombre de poste affectés à chaque taille de bateau, de plus trois nouveaux pontons seront créés au droit du Miramar, la station d'avitaillement sera entièrement reconstruite, le développement de solutions 2.0 pour une gestion optimisée du port et enfin un nouveau bâtiment, le bureau du port, implanté entre l'école de voile existante et la résidence côté mer sera construit.

La modernisation du plan d'eau et les travaux effectués sur les quais sont une opportunité pour les plaisanciers afin de leur apporter une gestion centralisée à la borne. Ce système permettra le suivi et le contrôle à distance des réseaux d'eau et électricité afin d'en améliorer la performance et la réduction des consommations.

La station d'avitaillement en fin de vie, sera déplacée sur le quai des douanes et mise aux normes.



Figure 9 : Aménagements projetés en matière d'amélioration des services portuaires

- LA RENOVATION DE L'AIRE DE CARENAGE** et des équipements portuaires avec la mise en place d'un système de traitement des eaux de carénage dernière génération ou encore le développement de solutions alternatives à l'utilisation d'eau potable.

Non plus en interface directe avec les quais urbains et la ville, l'aire de carénage va s'ouvrir vers la presqu'île Baumel. L'aire de carénage est maintenue à son emplacement actuel mais son accès principal sera à terme au sud afin d'optimiser les rendements de manutention et être en lien direct avec les activités de la presqu'île Baumel à savoir, la future Halle Nautique, le futur bureau du port et de levage, le CEM...

Les travaux comprennent également une nouvelle unité de traitement ce qui améliorera la qualité des eaux rejetées dans le port. Cela est rendue possible par le déplacement et la mise aux normes de la station d'avitaillement à l'entrée du port, aujourd'hui en fin de vie, sur le quai des douanes agrandi permettant ainsi d'apaiser la partie Nord du port.

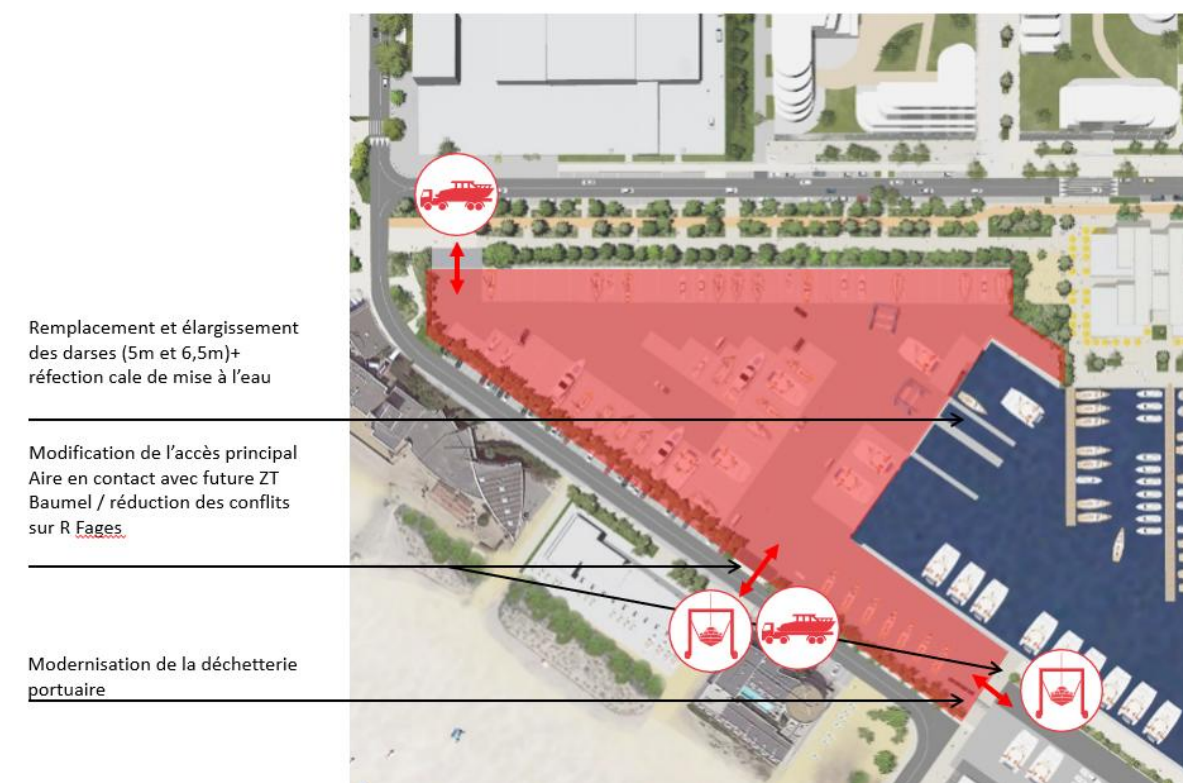


Figure 10 : Modifications des accès et des parcours d'engins

7.2. AXE 2 : La poursuite de l’aménagement de la Ball*ade avec la requalification des espaces publics le long du port

Le projet portuaire dans son ensemble est l’occasion d’optimiser le lien ville-port, les continuités urbaines et la qualité des espaces publics autour du port.

Le projet poursuit les aménagements réalisés sur les quais Pompidou et Tabarly et concourt à adapter les espaces publics autour du port aux enjeux du changement climatique :

- Désimperabilisation des sols afin de réduire les ilots de chaleur ;
- Plantations des quais pour permettre de rafraîchir la Ball*ade et d’anticiper le confort piétonnier, renaturation des sols ;
- Création d’une piste cyclable permettant le bouclage avec le réseau existant sur la commune ;
- Réduction des chaussées pour limiter les vitesses et réduire les rejets de CO² ;
- Gestion dynamique des parkings pour une optimisation de leur fonctionnement (ajustement du nombre de places réservées aux plaisanciers et au public suivant la fréquentation et les saisons).



Figure 11 : Poursuite des aménagements de la Ball*ade le long du port

7.3. AXE 3 Le confortement de la presqu’île Baumel, lieu de destination privilégiée des activités nautiques

Lieu de destination privilégié des activités nautiques et d’entreprises du nautisme, vecteur d’attractivité de la commune, les aménagements projetés intègrent :

- La construction d’une Halle Nautique permettant le regroupement d’entreprises au sein d’un seul bâtiment compact (aux normes et adapté). D’une emprise d’environ 3200 m² et d’une hauteur maximale de 9m, cette halle sera la nouvelle vitrine du savoir- faire des entreprises du nautisme et offrira un parcours client plus aisé, modulable et réversible ;
- La construction du bureau du port.
- Le réaménagement des espaces de stockage du CEM et du YCGM,
- L’aménagement d’un parking plaisanciers et visiteurs.

Le projet Ville-Port comprend :

- La construction d’une halle nautique d’environ 3200 m² et d’une hauteur maximale de 9m, nouvelle vitrine du savoir-faire des entreprises du nautisme, permettant le regroupement d’entreprises au sein d’un seul bâtiment compact, offrant un parcours client plus aisé, modulable et réversible
- Le maintien et le redéploiement du groupe GLY sur son site actuel, avec une mise à distance des futurs logements et une meilleure intégration au tissu urbain des bâtiments,

7.3.1. LA HALLE NAUTIQUE : UN NOUVEL OUTIL POUR LES ENTREPRISES LOCALES

L’actuelle zone technique, comme le port, ont été les premiers actes construits de La Grande Motte. L’opportunité de la nouvelle presqu’île Baumel répond au besoin d’un nouvel outil qui concentre les acteurs du nautisme : acteurs économiques, mais aussi de loisir et le port.

Ces installations sont nécessaires aux services publics et aux activités économiques exigeant la proximité immédiate de l’eau, au sens des articles L121-16 et L121-17 du code de l’urbanisme : ainsi, l’implantation du bâtiment est située à proximité de la rampe de mise à l’eau, au même titre que d’éventuelles cales de mise à l’eau, dans la bande des cent mètres depuis le rivage.

La halle nautique regroupera différentes entreprises dont les activités sont liées au nautisme, construction de bateaux de plaisance, concessionnaires, réparation et maintenance navale, implantées sur une emprise où bandes bâties et cours techniques s’alternent en interface directe avec le port.

7.3.2. LE BUREAU DU PORT

Le bureau du Port sera implanté entre le centre nautique et la résidence Côté Mer. Ce bâtiment sera la réunification de l’actuel hangar du port, du bureau des levages, de sanitaires plaisanciers. Le futur bâtiment devrait avoir une superficie d’environ 1 230 m² et être implanté sur deux niveaux. Le bâtiment pourra aussi accueillir des bureaux pour des associations

Ce site sera dédié tant à la gestion de l’aire de carénage qu’au stockage de l’ensemble de son matériel nécessaire à la maintenance et à l’entretien du Port (matériel et engins portuaires, produits d’entretien, outils lourds, soudure, chariot élévateur, nacelle ciseaux...)

Le bureau du Port comportera :

- Un espace dédié à l’accueil de la clientèle de l’aire de carénage

La Grande Motte — Groupement Leclercq Associés — La ballade de plage à plage

- Des ateliers pour les travaux relatifs à l’entretien du port
- Des espaces de stockage, rinçage et stationnement de véhicules électrique
- Des espaces administratifs pour le personnel (bureau, vestiaire, réfectoire)
- Des sanitaires plaisanciers
- Un local exploitable dont l’affectation n’a pas encore été définie
- Des espaces pour accueillir des associations.

Il dispose également d’un espace extérieur pour le stockage ainsi que pour le stationnement de véhicules et de bateaux (type dériveur/petit catamaran).

7.4. AXE 4 l’aménagement du quartier de la colline : une offre de logement pour la vie permanente

La création du quartier de la Colline, un volume capable d’environ 240 logements sculpté par les indicateurs bioclimatiques, et répartis sur 3 ilots, répondant aux besoins en logements identifiés sur la commune, et organisés sur un socle actif, traversé par une diagonale qui ouvre de nouvelles perspectives depuis le parking d’entrée de ville vers la mer.

Un logement sur deux bénéficiera d’un dispositif de prix maîtrisé (en location et en accesssion).

La programmation comprend également la relocalisation du supermarché Lidl et l’aménagement d’une offre de locaux commerciaux en RDC des immeubles.

Ce futur quartier s’implantera à la place de l’actuelle zone technique. Actuellement cette dernière est composée de hangar hétérogène, en lien principalement avec l’activité nautique. Le groupe GLY occupe notamment plusieurs bâtiments sur la zone technique

A terme :

- Sur le secteur Est : création du quartier La Colline sur un foncier d’un seul tenant (23 000m² d’emprise); pour la création de logements,, de socles actifs pouvant accueillir des parkings, des maisons de plages et des commerces.
- Sur le secteur ouest de la zone technique : Maintien et redéploiement du groupe GLY sur une emprise plus restreinte qu’actuellement, avec une mise à distance vis-à-vis des futurs logements et une meilleure intégration au tissu urbain des bâtiments de production.



Figure 12 : Plan masse du secteur Colline, issu du plan guide PVP2

En conclusion, le scénario retenu et concerté, présente la meilleure prise en compte des grands enjeux du territoire :

- La sensibilité écologique terrestre et marine du golfe d'Aigues-Mortes
- Les conditions d'agitation
- Le risque de submersion marine
- Le cadre de vie de la population résidente
- Les prévisions de développement démographie et économique de la commune
- Les particularités architecturales et paysagères du site

Vis-à-vis de la sensibilité écologique du territoire, on retiendra que le scénario retenu présente la solution la plus favorable vis-à-vis des autres alternatives envisagées

Nombre de solutions ont été écartées pour aboutir à ce scénario. Parmi les principales alternatives non retenues, on notera :

- Extension du Port, défavorable en matière d'impact environnemental ;
- Aménagement de logements sur les esplanades Baumel et Justin, n'offrant pas de continuité avec le tissu urbain existant et étant défavorable en matière de gestion des risques littoraux ;
- Réaménagement en place de la zone technique et ses abords, dont la complexité programmatique aurait perturbé les activités tout en n'offrant pas à terme de solution pour les conflits d'usages et l'impact sur la santé liée aux nuisances auprès des riverains actuels du port (émissions sonores et olfactives, circulation d'engins).

PARTIE 3 : DECLARATION DE PROJET ET JUSTIFICATION DE L’INTERET GENERAL DE L’OPERATION

1. INTERET DU PROJET GLOBAL

L’acte III 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 à travers un plan guide et synthétisé ici.

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.



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 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 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 aujourd’hui ! 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.

2. JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET GLOBAL

2.1. Un renforcement du nautisme et de la plaisance

En l'absence de projet, les activités liées au nautisme devront trouver d'autres zones littorales dans le golfe d'Aigues Mortes, sur des sites moins favorables à plusieurs points de vue, dont celui de la biodiversité. En effet, des ports comme ceux du Carnon, du Grau-du-Roi ou encore Port-Camargue sont très contraints par leur environnement naturel côté mer et côté étangs / Petite Camargue.

Le maintien des infrastructures portuaires avec une zone technique et une aire de carénage dans le tissu urbain viendrait à contraindre le développement de l'activité nautique et de la plaisance. Si les entreprises n'étaient pas forcément amenées à quitter la commune, leur évolution serait complexe. Il conviendrait de rénover sur place une zone technique entourée de riverains. Du fait du maintien des conditions foncières, la reconstruction serait relativement hétérogène car portée par plusieurs opérateurs privés indépendants les uns des autres. Les conflits d'usages constatés aujourd'hui entre les professionnels et les autres usagers de l'espace public (piéton, cycliste, ...) tendraient à se maintenir, voire se développer avec l'intensification des activités nautiques.

Le projet Ville-Port II est un projet sobre et résilient qui s'appuie sur la régénération de l'état existant. Dans ce cadre, il prévoit de moderniser les installations portuaires tout en renforçant l'attractivité de la ville par

- L'amélioration du plan d'eau ainsi qu'un gain de lisibilité et de capacité d'organisation au droit du Miramar
- La mise à niveau de l'offre de services techniques liés à la plaisance à travers la reprise des darses et la réfection cale de mise à l'eau
- L'amélioration de l'outil productif par le déplacement et la modernisation de la zone technique
- La sécurisation du plan d'eau existant et de son accès nautique en rehaussant le niveau de protection de la digue ouest
- L'amélioration de l'accueil des usagers du nautisme et de la plaisance

Le projet va également contribuer au soutien et développement des industries nautiques dans la dynamique de structuration et de développement d'une industrie exceptionnelle à l'échelle internationale sur la filière du multicoque (activité GLY).

Cette réorganisation de l'état existant, la modernisation et la mise aux normes est rendue nécessaire et indispensable dû à l'âge du port (un port en préalable, puisqu'à l'origine de la création de la station). Les activités seront maintenues tout en optimisant leur impact.

Le projet Ville-Port va permettre de développer une offre répondant mieux aux attentes des acteurs du nautisme de La Grande Motte, avec une future grille de mouillage permettant d'accueillir plus d'unités de multicoques. Il n'est pas prévu d'accroissement d'anneaux.

Les possibilités offertes par les futurs aménagements permettront :

- De développer une zone d'accueil dédiées aux activités nautiques "industrielles", aujourd'hui contrainte dans l'espace urbain entre le Levant et le Couchant ;
- D'accompagner la rénovation et la modernisation des infrastructures portuaires pour répondre aux besoins d'accueil et à la diversification de la clientèle "plaisance", notamment pour le multicoque particulièrement développé sur la Grande Motte ;
- D'accompagner le regroupement, l'animation des acteurs de la filière et la définition de plans de développement avec des outils adaptés (Halle nautique, showroom) et des espaces publics attractifs pour l'évènementiel (Salon du Multicoque, ...).

Le projet contribue ainsi à plusieurs grands objectifs stratégiques du **document stratégique de façade (DSF)** :

- P- Accompagner et soutenir les d'industries nautiques et navales ;
- Q- Accompagner le développement des activités de loisirs, des sports nautiques et subaquatiques et de la plaisance dans le respect des enjeux environnementaux et des autres activités ;
- U - Développer l'attractivité, la qualification et la variété des emplois de l'économie maritime et littorale.

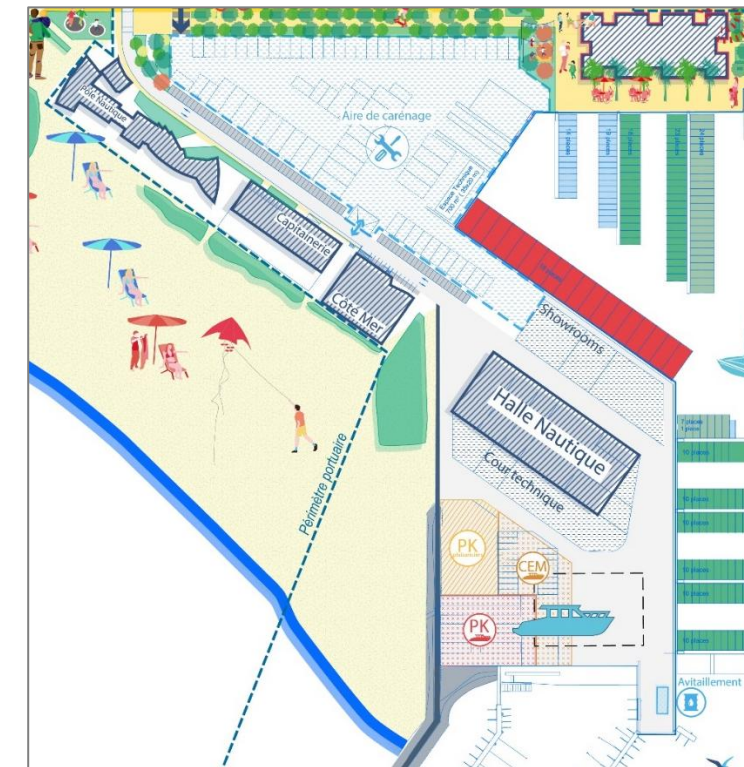


Figure 13 : La presqu'île Baumel : lieu de destination nautique/support d'évènements

Le projet répond également à l'orientation du SCoT « Valoriser le potentiel touristique du Pays de l'Or », par le développement de filières économiques intégrées à la ville, support d'identités pour les quartiers réinvestis ou en aménagement. Ainsi, le développement de la filière nautique par la modernisation de la zone technique nautique, participera à cette ambition.

Le projet répond à la stratégie du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT visant à conforter l'armature économique du territoire par un développement durable des zones d'activités. Afin de renforcer le rôle moteur de ces Zones d'Activités Economiques, le SCoT reconnaît la nécessité : de relocaliser une zone d'accueil, dédiée aux activités nautiques "industrielles", à proximité de l'actuelle zone technique du port de La Grande Motte.

Le projet ville-port s'inscrit dans la continuité de cette réflexion prospective ainsi que du PADD du PLU. Il s'agit de valoriser La Grande Motte comme ville littorale participant à une dynamique intercommunale.

Le projet répond ainsi aux besoins de la ville littorale permanente (renouvellement / réinvestissement urbain) et aux enjeux de développement économique à travers la relocalisation des entreprises de l'actuelle Zone Technique à l'exception de GLY.

2.2. Une réponse au besoin de logements spécifiques

La commune largement déficitaire, a été classée depuis 2023 en zone très tendue. En l'absence de projet, les logements nécessaires à la ville devront alors être recherchés dans des secteurs en arrière du territoire, sur des secteurs probablement plus sensibles du point de vue écologique que ne peut l'être la zone sur laquelle se réaliserait les logements du projet, et surtout incompatible avec les objectifs du Zéro Artificialisation Nette.

Le parc immobilier, tel qu'il existe aujourd'hui, est en partie vétuste et ne correspond 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. Ainsi, 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.

Par ailleurs, la commune de La Grande Motte est composée à 74% de résidences secondaires. Néanmoins, il est constaté depuis les années 1990 une l'augmentation de la population résidente à l'année.

Les résidences principales représentent, à l'heure actuelle 26% du parc immobilier et sont composées à plus de 50% de petits logements.

L'enjeu est donc de créer une grande diversité de produits immobiliers en termes de morphologies, de tailles de logements et de statuts d'occupation.

Dès son diagnostic, le SCoT identifie le projet Ville-Port comme un espace stratégique pour le renouvellement urbain / l'intensification des usages et comme secteur de mutabilité / changement d'affectation.

Le projet global est indispensable pour accueillir commerces et logements afin de répondre aux besoins de la ville :

- Offrir des logements résidentiels capables d'accueillir des familles pour pérenniser les équipements génériques existants (école, collège, lycée et équipements sportifs)
- Proposer des logements adaptés aux modes d'habitats contemporains et soucieux des enjeux environnementaux.

Le SCoT du Pays de l'Or projette la production d 1 249 logements maximum sur la commune entre 2019 et 2033, et fixe des objectifs en termes d'accession abordable (15%) et de locatif aidé (30%). Malgré les projets de création de logements neufs inscrits au sein d'OAP au PLU (Pure, Garden, Théâtre de verdure ; tous trois totalisant 215 logements) et la transformation de résidences secondaires en logements permanents, ce nombre sera difficilement atteint, malgré les 250 logements générés par la Colline dans le cadre du Projet Ville-Port.

Néanmoins, le projet propose près d'un logement sur deux à coût maîtrisé (Accession maîtrisée, Logements Locatifs Sociaux) ; ce pour favoriser l'habitat des ménages actifs. Cette production de logements sur la Colline apporte donc des éléments de réponse à certains enjeux du PLH, notamment sur l'occupation permanente sur des logements abordables.

Le projet de la Colline répondra à près de 20% de la production inscrite au SCoT. Il contribuera à la création de logements permanents pour les actifs de La Grande Motte avec un logement sur 2 à loyer et prix maîtrisé, et au rapprochement des zones d'emploi-logement sur le territoire. 3 emplois sur 4 sont occupés par des actifs résidant en dehors de la commune de La Grande Motte. Il respecte la loi Littoral et la logique du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en réinvestissant un espace déjà urbanisé du centre-ville.

Ainsi, l'offre du programme Ville-Port contribuera à la croissance d'une population sédentaire sur la commune. Avec la création de 244 logements, le projet sera orienté vers les besoins d'une population permanente avec un logement sur deux à prix maîtrisé permettant l'accueil de nouveaux résidents.

2.3. Bénéfices du projet pour les habitants et usagers du ports

La ville de la Grande Motte est confrontée à un vieillissement de sa population et des difficultés pour offrir un parcours résidentiel favorisant la sédentarisation de toutes les tranches d'âge de la population. L'absence de production de logements adaptés aux familles et positionnés de manière centrale sur la commune engendrerait une baisse d'attractivité pour les ménages souhaitant se rapprocher de leur lieu de travail sur la commune. Face à cette baisse d'attractivité pour les ménages actifs, la commune serait dans l'obligation d'adapter ses équipements et sa politique culturelle à une population de plus en plus composée de retraités et de touristes. Des fermetures de classes s'amplifieraient à moyen terme. Certains équipements comme la bibliothèque ou le conservatoire, aujourd'hui intergénérationnels, devraient alors faire l'objet d'une mutation de leur service. La diversité des services à la population et des commerces aurait également l'obligation de s'adapter pour répondre à un besoin plus ciblé sur une tranche d'âge (développement du service à la personne, des commerces de santé et offres sportives adaptées).

Le lien direct entre le port et le centre-ville représente également un fort attrait pour l'ensemble des catégories de plaisanciers, qui justifie l'investissement conjoint d'un projet à la fois urbain et portuaire sur les espaces publics. Le port de La Grande Motte fait partie des grands ports régionaux adaptés pour porter un projet de développement de territoire complet, à la fois urbain et portuaire.

En l'absence de projet, la qualité resterait préservée dans les quartiers du Levant et du Couchant. Malgré tout, cet atout patrimonial verrait un contraste de plus en plus prégnant avec un tour du port non aménagé : la qualité des espaces publics resterait faible sur des quais très minéraux et inconfortables (îlot de chaleur, cheminements peu accessibles, conflits d'usages), où la place de la voiture et son stationnement n'offrirait toujours pas de véritables continuités piétonnes et cycles à la hauteur des quartiers voisins. Ces ruptures d'usages engendreraient une baisse de l'attractivité pour la cité balnéaire qui ne pourrait développer son offre de renouveau avec une vision cohérente et complète de son littoral de plage à plage.

On notera également que le maintien de la zone technique au cœur du tissu urbain accentuerait au fil des années cette situation contrastée de lecture du front de mer de La Grande Motte avec des bâtiments pour la plupart obsolètes

Le projet répond à une des ambitions du territoire concernant les besoins de développement sociétal et urbain de la ville permanente par :

- La création d'une offre urbaine renouvelée d'habitat et de services via la réalisation du quartier LA COLLINE
- L'inscription du projet global dans le respect de la pensée balladurienne
- La proposition d'une conception bioclimatique des bâtiments
- L'amélioration des espaces publics urbains

2.3.1. UNE CONCEPTION BIOCLIMATIQUE ET QUALITATIVE DES ESPACES PUBLICS

Le projet de la Ball*ade vient coloniser et végétaliser très fortement les nouveaux espaces piétons au niveau des quais élargis. Ainsi, le projet est conçu de manière de réduire les îlots de chaleur, permettant aux résidents de bénéficier d'espaces extérieurs végétalisés et ombragés. La morphologie urbaine génère des espaces qui restent ensoleillés en hiver, et d'autres qui 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 seront également adaptés pour améliorer le confort (équilibre entre minéralité originale et présence végétale). Au total, le projet prévoit la transplantation de 51 palmiers et la plantation de 344 arbres.

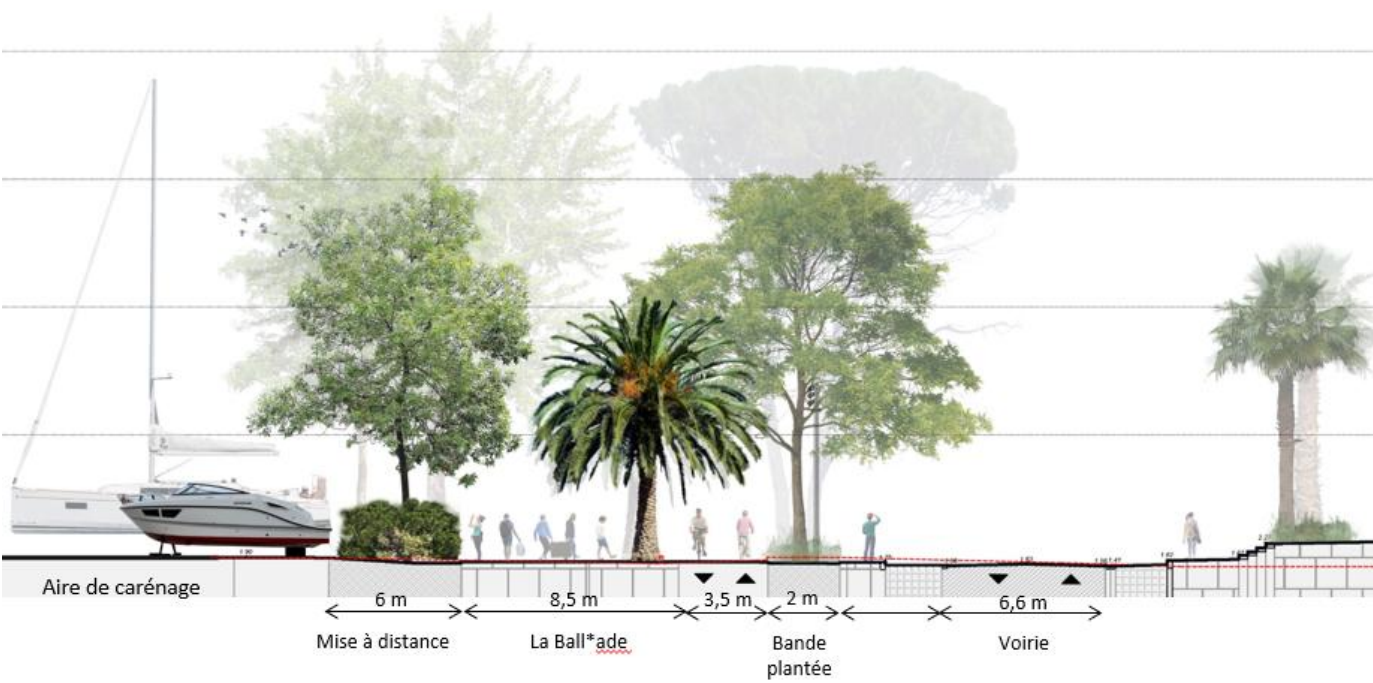


Figure 14 : Illustration de la requalification des quais Av Robert Fages



Figure 15 : Etat actuel (en haut) et état projet (en bas) vis-à-vis de la conception bioclimatique

Une analyse bioclimatique du port actuel de La Grande Motte et du projet d'aménagement afin d'évaluer l'impact du projet sur le confort thermique et sur la contribution du site à l'Ilot de Chaleur Urbain (ICU).

Les résultats des simulations thermiques fournissent les valeurs des paramètres suivants pour le site étudié :

- **Le Coefficient de Ruissellement (CR)** : rapport entre la hauteur d'eau qui a ruisselé sur une surface donnée (qu'on nomme aussi « pluie nette ») et la hauteur d'eau précipitée (« pluie brute »).
- **Le Coefficient de Biotope par Surface (CBS+)** : rapport entre la surface dite « écoaménageable » et la surface totale de la parcelle. Ce rapport décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (= la surface écoaménageable).
- **Le pourcentage d'artificialisation** des surfaces.
- **La température maximale journalière au sol**, pour la journée modélisée.

Les résultats obtenus sur le site de La Grande Motte montrent :

- Une légère diminution du coefficient de ruissellement après projet, due à la désimperméabilisation d'une partie des surfaces
- Une augmentation significative du coefficient de biotope, dû à l'augmentation de la surface végétalisée et du nombre d'arbres plantés après projet
- Une diminution de la surface totale artificialisée totale sur le site
- Une diminution de la moyenne des températures maximales journalières de surface entre l'état existant et l'état projet

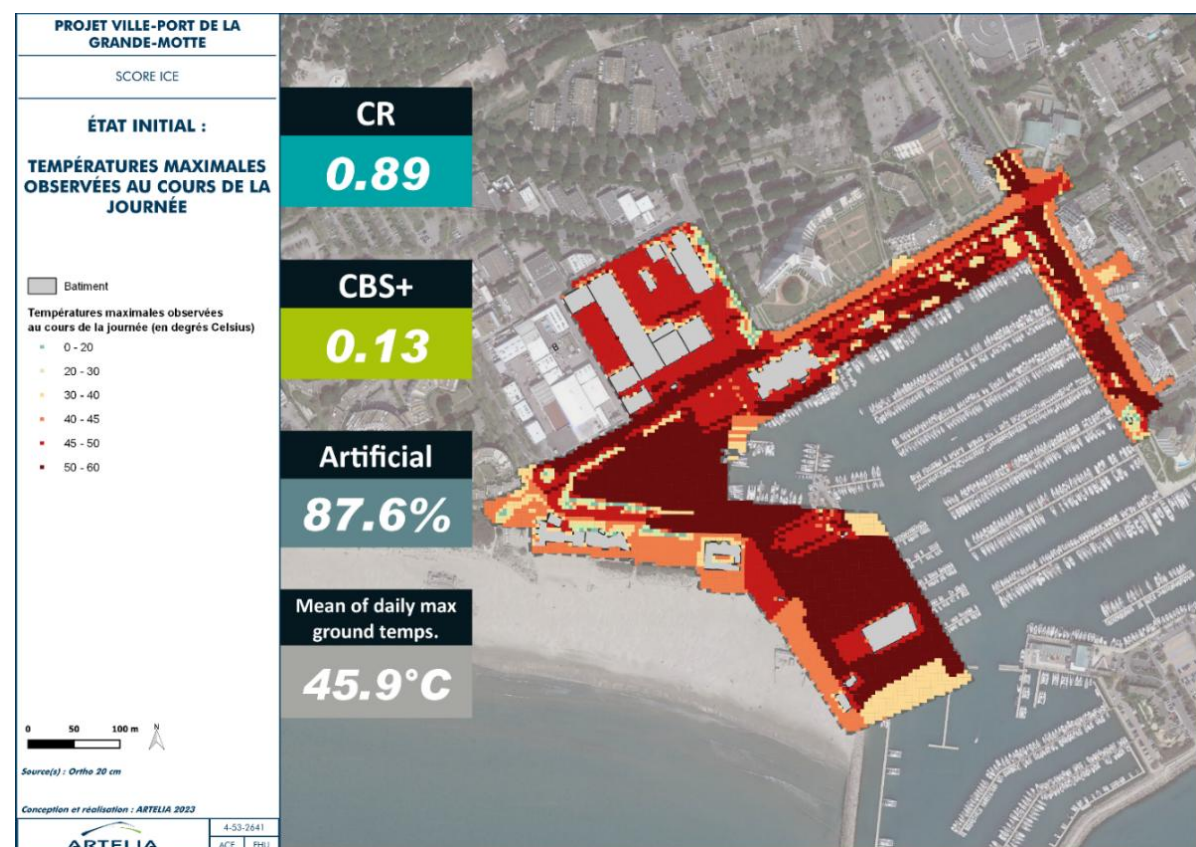


Figure 16 : Température maximale de surface atteinte au cours de la journée sur le site à l'état existant

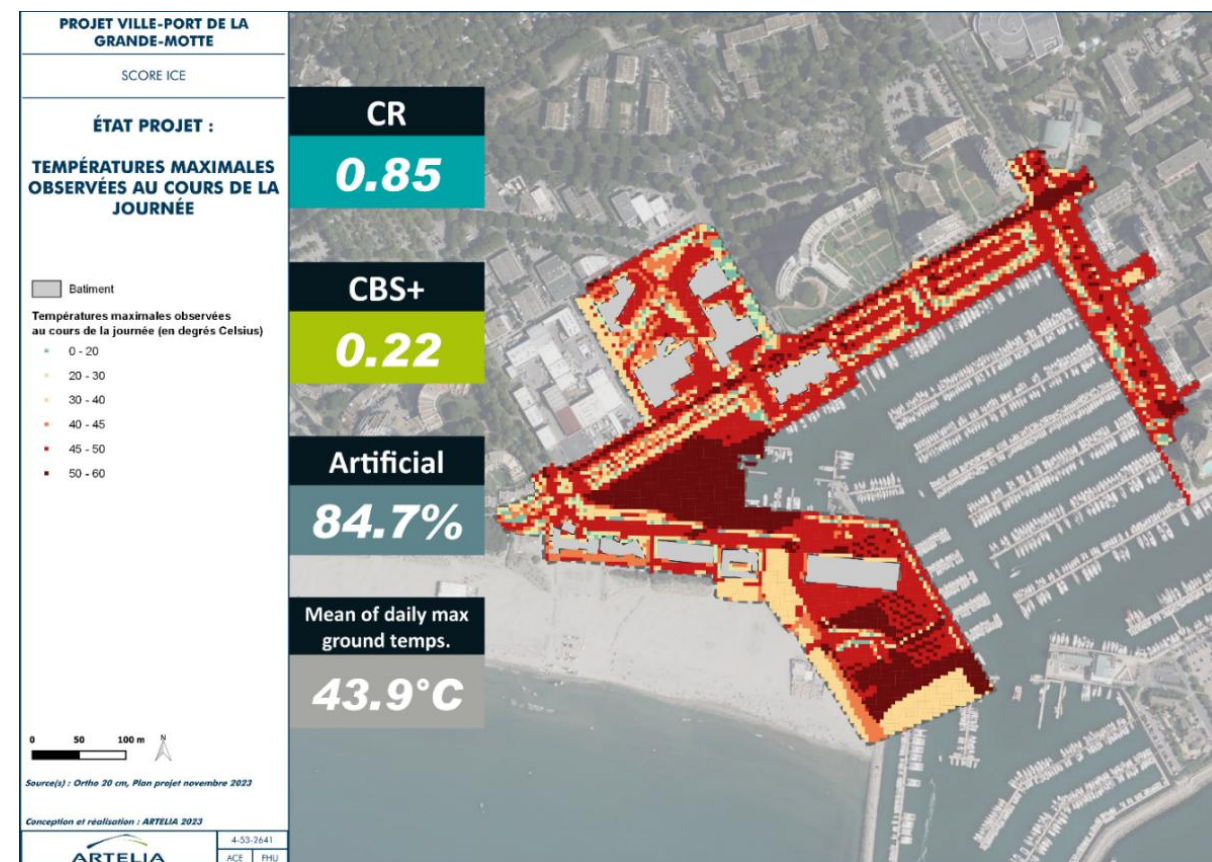


Figure 17 : Température maximale de surface atteinte au cours de la journée sur le site à l'état projet)

Les deux zones où le projet impactera le plus le confort thermique sont le quai Pompidou et la zone industrielle au Nord de l'Avenue Robert Fages. On constate une nette amélioration en termes de températures de surface entre l'état existant et l'état après projet sur ces deux sites en particulier l'après-midi. Ces zones offriront, après projet, un confort piéton amélioré puisque la plupart des aménagements sont des promenades arborées et végétalisées permettant la circulation piétonne et favorisant la mobilité douce.

. Ces nouveaux habitants vont bénéficier des aménagements qualitatifs du projet Ville-Port ainsi que d'une conception environnementale de leurs bâtiments. La morphologie urbaine élaborée pour le projet de la Colline est en effet pensée pour s'adapter au contexte bioclimatique du site et améliorer l'accès aux ressources qu'il peut offrir.

2.3.2. UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION AU PROFIT DES MODES ACTIFS

Conformément à l'une des ambitions du projet de territoire, l'intensification d'usage des espaces publics autour du port est assurée en renouvelant leur géométrie et leur qualification au travers des jalons suivants :

- La rationalisation de l'occupation de l'automobile et de son stationnement
- La mutualisation des stationnements en fonction de leurs différents usages
- L'amélioration de l'accès aux quais des usagers de la plaisance
- La création d'une continuité piétonne entre port, ville et littoral
- La requalification des espaces publics d'interface en adéquation avec l'œuvre innovante de Jean Balladur et les pratiques contemporaines

Les aménagements au profit des modes actifs ont deux conséquences positives sur la qualité de vie autour du port :

- **le développement et la sécurisation des modes de déplacements doux depuis le Couchant vers le pôles générateurs de la commune, notamment groupe scolaire.** La réduction des voies de circulation permet de ménager une piste cyclable double sens confortable et sécurisée sur l'avenue R.Fages. Cette piste cyclable double sens, qui se développe ainsi depuis le carrefour J.Bène/avenue de Montpellier, aménage une connexion entre le Couchant et le centre-ville, inexistante aujourd'hui. Côté plage du Couchant, cette nouvelle piste cyclable s'inscrit dans la continuité des aménagements de la promenade des plages. Les nombreux aménagements prévus faciliteront tant les cheminements piétons que cyclables au sein du Port et permettront également de créer de nouvelles connexions entre les différents quartiers périphériques.
- **la réduction de la pollution liée au trafic automobile favorisant l'amélioration de la qualité de l'air et la baisse des nuisances sonores pour les habitants.** Le projet va bénéficier d'une action à l'échelle de la commune pour structurer les déplacements et favoriser les modes alternatifs à la voiture pour atteindre le centre-ville. L'aménagement d'un nouveau parking en entrée de ville, distant de 5 minutes à pied du port et du centre-ville et support de nouveaux services à la mobilité avec une navette vers le centre-ville, un service de vélos en libre-service, etc.



Figure 18 : Les circulations des modes actifs du projet



Figure 19 : Le projet Ville-Port depuis le quai Pompidou



Figure 20 : La diagonale de la mer une centralité de quartier

Les espaces publics sont actuellement peu adaptés aux PMR (largeurs de trottoirs limitées, bordures non abaissées sur certains franchissements piétons, difficultés de continuité piétonnes autour de la zone technique, nombreux escaliers et peu de rampes d'accès aux dalles commerciales). Ils seront réaménagés de manière à les rendre accessibles. Des places de stationnement réservés PMR seront ajoutées à celles existantes. Des rampes à faible

pente seront installées aux abords des commerces, notamment autour du quai Pompidou pour faciliter les circulations.

Au-delà du maintien des accessibilités pour les secours, le nouvel aménagement des abords du port bénéficiera d’équipements anti-intrusions pour protéger la population.

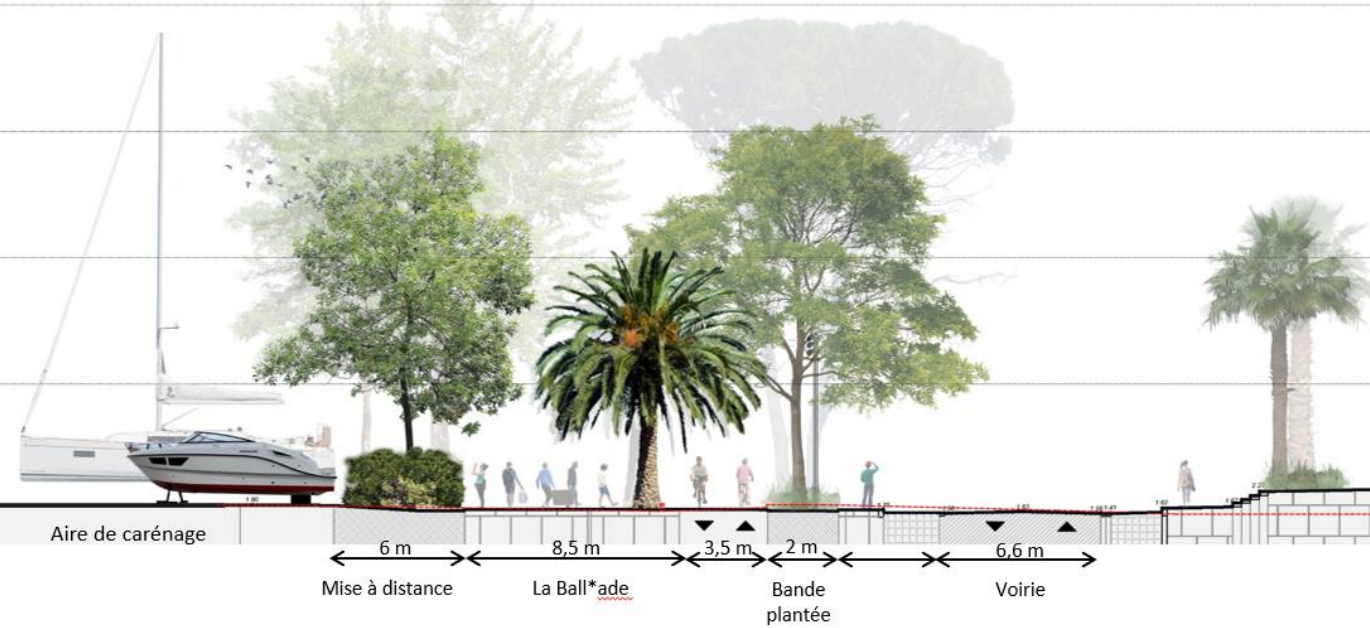


Figure 21 : L’allée de la plage



Figure 22 : Une voirie actuellement encombrée (à gauche) une voirie apaisée en projet (à droite)



Figure 23 : Des cheminements inconfortables actuellement (à gauche) et des quais arborés avec une mise à distance avec l’aire de carénage en projet (à droite)

La mise aux normes environnementales des activités de la zone technique et des équipements portuaires bénéficiera aux conditions de vie des résidents : une partie de la zone technique qui engendre aujourd’hui des nuisances environnementales en centre-ville sera démolie, et relocalisée dans un bâtiment neuf, aux normes et éloignée des habitations et flux d’usagers vers les bassins du port.

2.3.3. LA CREATION D’UNE OFFRE URBAINE RENOUVELEE D’HABITAT ET DE SERVICES VIA LA REALISATION DU QUARTIER LA COLLINE

L’offre du programme Ville-Port contribuera à la croissance d’une population sédentaire sur la commune et plantera un socle commercial, avec le LIDL relocalisé, des commerces de proximité et les boutiques du nautisme. Ce geste viendra compléter l’armature commerciale de proximité, avec la poursuite du linéaire commercial avenue Robert Fages le long de la balade. Au croisement des quais Pompidou et Tabarly, l’espace dédié à l’automobile est recalibré pour valoriser les continuités ville-port. Plus larges, plus confortables, ces nouveaux espaces publics profitent aux commerces et terrasses en pied d’immeuble.

L’amélioration des conditions de vie des résidents va bénéficier à tous les usagers des espaces publics et commerciaux du port, en particulier lors de la période estivale où La Grande Motte reçoit un grand nombre de touristes. En effet, l’intégration des mobilités douces, la végétalisation des espaces, l’accessibilité et la lisibilité d’une liaison Levant / Couchant autour du port sont autant d’avantages qualitatifs pour fréquentés les lieux.

2.3.4. L’INSCRIPTION DU PROJET GLOBAL DANS LE RESPECT DE LA PENSEE BALLADURIENNE

La Colline prendra une autre dimension dans son inscription sur le projet ville-port guidé par les préceptes de Jean Balladur. Ce quartier devra mettre en avant une conception qui repose sur la dualité ville/ nature : il faut assumer la hauteur pour 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.

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 dans son livre *La Grande Motte : L’architecture en fête, ou, la naissance d’une ville* : « Il ne faut pas se tromper sur la matière qui installe la pensée de l’architecte dans l’espace vécu. Cette matière n’est en réalité ni le béton, ni la pierre, ni l’acier, ni le bois. Contrairement à l’opinion commune,

c’est le « vide ». ». A titre de comparaison, la Colline aura une densité relative en rapport avec d’autres ilots bâtis de la ville zone port ou centre-ville.

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.

2.4. Bénéfices du projet pour l’environnement

2.4.1. AMELIORATION DE LA GESTION DES EAUX

L’absence d’intervention entraînerait indirectement des conséquences négatives sur la qualité des eaux.

En effet, les espaces publics resteraient à un taux d’imperméabilisation élevé et le rejet des eaux pluviales dans le port présenterait un sous-dimensionnement.

De même, la zone technique et l’aire de carénage, déjà vétustes, ne pourraient pas évoluer rapidement et aisément vers de meilleurs équipements de traitement. La station d’avitaillement, vieillissante également, devra faire l’objet d’une modernisation.

Ces espaces publics et techniques existants ne pourraient donc évoluer à court terme pour produire *in fine* des rejets au milieu aquatique de meilleure qualité.

Le réaménagement de la zone technique actuelle en logements au sein d’un parc végétalisé, ainsi que le traitement des parkings avec un revêtement perméable permettront une **désimperméabilisation globale d’environ 1,3 ha** sur les 8 ha d’espaces publics réinvestis.

Les différents stationnements réalisés, et en particulier les stationnements plaisanciers, disposeront d’un revêtement perméable constitué d’une alternance de béton et de gravillons permettant une vision plus douce et moins aride des parkings conventionnels, un entretien limité et une lecture facilitée des places de stationnement.

La diagonale verte qui traverse la Colline, espace aujourd’hui entièrement imperméable de la zone technique, doit permettre d’offrir un nouvel accès en modes doux au port et à la plage, et de déminéraliser une partie de ce secteur.

Le projet intègre l’Installation d’une boucle d’eau brute destinée à l’aire de carénage. et se substituant à la ressource d’eau potable actuellement utilisée sur le site. Cet aménagement permettra d’économiser 6000 m3 d’eau potable par an.

En assurant le traitement séparatif des eaux pluviales et issues des activités portuaires et des usagers, le projet contribuera directement aux objectifs suivants du **document stratégique de façade (DSF)** :

- F - Réduire les apports à la mer de contaminants bactériologiques, chimiques ;
- G - Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines ;
- H - Réduire les rejets d’hydrocarbures et d’autres polluants en mer ;

La conception du projet répond aux exigences environnementales de la séquence Eviter-Réduire-Compenser et contribuera indirectement aux objectifs concernant le maintien de la bonne qualité des écosystèmes marins côtiers.

2.4.2. INTEGRATION D’UNE NATURE EN VILLE

Au-delà de la séquence Éviter-Réduire-Compenser appliquée sur le projet, un certain nombre d’engagements complémentaires ont été inscrits par le Maître d’Ouvrage pour favoriser l’intégration de la nature en ville.

Lors de la conception de la station, le secteur du port figurait comme une exception, offrant un espace relativement minéral, qui aurait pu dans le futur devenir un espace public inconfortable avec l’élévation des températures. Sans trahir la pensée de J. Balladur, le projet de la Ball*ade vient coloniser et végétaliser très fortement les nouveaux espaces piétons au niveau des quais élargis et les stationnements associés, par une alternance de bosquets

d’essences méditerranéennes persistantes et caduques. **Ces éléments végétaux pourront servir de support de biodiversité pour certaines espèces ubiquistes.**

Sur les espaces de voirie reconfigurés, les alignements de palmiers seront poursuivis par la transplantation de 51 palmiers.

La création d’un nouvel axe vert, « la diagonale », sera au cœur du futur quartier de la Colline.

Au total, le projet prévoit la plantation de 344 arbres. L’objectif est ainsi de poursuivre l’intégration de la nature en ville, tout en réduisant l’effet "îlots de chaleur" au sein de l’espace urbain.

L’intensité de l’éclairage est volontairement basse afin de ne pas être intrusive et limité la nuisance sur la biodiversité du port.

2.4.3. SOBRIETE DES NOUVEAUX LOGEMENTS

La morphologie urbaine à l’étude 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.

Plusieurs indicateurs bio-qualitatifs (vues, ensoleillement, vis-à-vis...) sont pris en compte :

- 65 % des façades de la Colline reçoivent plus de 2 h d’ensoleillement au 21 décembre
- La morphologie urbaine génèrera des espaces qui resteront ensoleillés en hiver, et pourront donc devenir de véritables jardins d’hiver. A l’inverse, certains espaces demeureront protégés du soleil à l’année et offriront des îlots de fraîcheur en été.
- L’implantation des lots bâtis au sol permettra de maîtriser les vitesses de vent et l’inconfort piéton toute l’année, tout en maintenant une bonne ventilation. En hiver, les bâtiments limiteront la pénétration des vents violents et protègent le cœur du quartier. A l’inverse en été, la Diagonale sera orientée dans le sens des vents du nord-afin de favoriser leur infiltration par les percées entre ilots et créer des espaces refuges pendant les jours chauds.
- 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.

Les constructions à venir dans le respect de l’état de l’art permettront de limiter les consommations d’énergie et les émissions polluantes aériennes et aquatiques malgré le développement de la population et des activités du site.



Figure 24: Schéma de principe des îlots secteur Colline

2.4.4. DENSIFICATION URBAINE AU PROFIT DE LA BIODIVERSITE

Les impacts sur la biodiversité constatés par le projet Ville-Port sont de nature bien plus limités qu'un étalement urbain en arrière du territoire. La reconversion d'une partie de la zone technique en logement et le déplacement des activités portuaires vers l'esplanade Baumel permettent de refaire la ville sur la ville et ainsi limiter l'artificialisation du territoire.

2.5. Retombées socio-économiques du projet

La Grande Motte, avec son architecture désormais labélisée « Architecture contemporaine remarquable », son port et son littoral, attire en été 120 000 visiteurs par jour. Le projet Ville-Port participe au maintien de l'attractivité globale de la station.

Les retombées socio-économiques attendues comprennent :

- Un renforcement de l'attractivité pour les plaisanciers par la modernisation des équipements portuaires.
- Un renforcement de l'économie du nautisme, qui représente une part significative de l'économie générale du territoire (source d'emplois pérennes, développement d'événements), confortée par des outils de production modernisés grâce à la création de nouveaux locaux au sein d'une Halle nautique. Près de vingt entreprises regroupées au sein de la zone technique nautique actuelle réalise 15% du chiffre d'affaires des industries nautiques d'Occitanie, avec la présence du groupe Grand Large Yachting, fleuron français de l'industrie du catamaran de luxe. La modernisation de leur outil de production est cruciale pour maintenir leur niveau de compétitivité. Le projet permet ainsi la pérennisation de l'entreprise de catamarans Outremer et Gunboat (Grand Large Yachting).
- Un programme de 244 logements environ orienté vers les besoins d'une population permanente avec un logement sur deux à prix maîtrisé et permettant l'accueil de nouveaux résidents qui pour certains, travaillent déjà dans la commune. Cette offre contribuera à la croissance d'une population sédentaire sur la commune.
- La création d'environ 300 emplois indirects et induits : par le confortement de l'armature commerciale existante lié à l'arrivée de 600 habitants supplémentaires et les retombées positives sur toute la filière touristique et événementielle (salon du multicoque renforcé...).

A ces 300 emplois permanents, il convient de rajouter les emplois créés ou confortés durant les travaux : travaux du port, aménagements urbains, reconstruction des bâtiments de la Zone technique nautique ou encore construction des logements, soit 360 emplois sur 8 ans.

- Des retombées économiques sur les commerces traditionnels liés à l'attractivité globale de la station (nouveau résidents, plaisanciers, touristes...).

Il est à noter que le projet Ville-Port ne fera pas d'ombre aux autres ports régionaux en raison de sa position géographique à l'extrémité est de la Région, entre la Camargue gardoise et le secteur Montpelliérain, qui attire une clientèle spécifique rattachée au Golfe d'Aigues-Mortes. 34 ports sont répartis sur le littoral d'Occitanie, de taille, renommée, niveau d'équipement et capacités d'accueil très variables. Le rapport sur la Stratégie de développement des ports de plaisance maritimes d'Occitanie (2020) met en évidence que la concurrence entre projets à l'échelle de la région est faible en raison d'aires d'influences distinctes des ports.

Chaque port dispose d'un potentiel de client qui lui est propre et qui dépend de sa localisation. La Grande Motte se situe à l'interface de la Camargue gardoise et du secteur montpelliérain. Le port bénéficie ainsi de l'attrait des aires urbaines de Montpellier principalement, mais également de Nîmes, Avignon et Marseille. Il est identifié parmi les ports présentant de forts enjeux et un potentiel de développement portuaire et urbain à grande échelle.



Figure 25 : Découpage du littoral régional et répartition des ports (Stratégie de développement des ports de plaisance maritimes d'Occitanie)

Essentiellement regroupées au sein de la zone technique nautique aujourd'hui obsolète dans ses installations, une vingtaine d'entreprises réalise 15% du chiffre d'affaires des industries nautiques d'Occitanie, avec la présence du groupe Grand Large Yachting, fleuron français de l'industrie du catamaran de luxe.

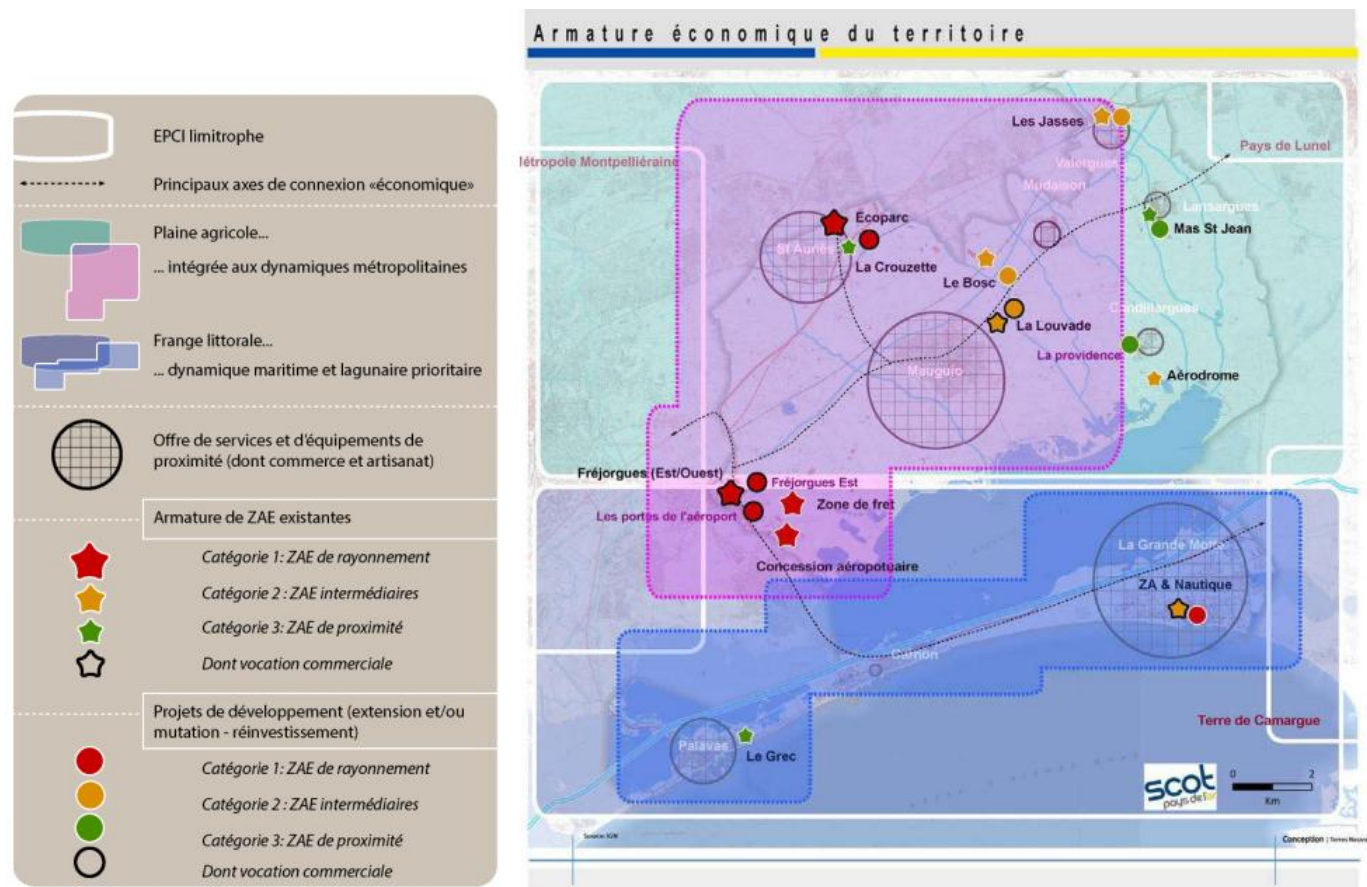


Figure 26 : Extrait de la cartographie de l'armature économique du territoire (SCOT Pays de l'Or)

La modernisation de leur outil de production est cruciale pour maintenir leur niveau de compétitivité. Ainsi l'évolution des usages de la plaisance va tendre vers une montée en puissance de l'activité de « refit » qui va prendre une part de plus en plus importante par rapport à la vente de bateaux neufs. Les installations telles que l'aire de carénage doivent pouvoir répondre à cette demande des professionnels et plus généralement de ces usages.

Basé sur une liste d'attente qui contrairement à d'autres ports, ne faiblit pas, l'évolution des usages de la plaisance a été prise en compte.

Le port de la Grande-Motte présente des atouts à valoriser sur le marché des catamarans :

- présence du vendeur de catamarans CNB Lagoon (groupe Bénéteau),
- salon international du multicoque chaque année,
- Centre d'Entraînement Méditerranée qui entraîne des coureurs au large,
- présence du constructeur de catamarans Outremer et Gunboat

Le chantier Outremer né à La Grande Motte en Juin 1984. Créé par Gérard Danson, jeune architecte du chantier Conati. Designer et créateur visionnaire, Gérard Danson comprend que légèreté, coques fines et fardage réduit sont les éléments-clés garantissant les qualités marines d'un multicoque qui deviendra alors une référence mondiale : Grand Large Yachting. Récemment, ce constructeur héraultais, a décidé de transférer dans l'Hérault la production de son homologue américain Gun Boat, racheté fin 2016 alors que ce dernier était en dépôt de bilan. Cette délocalisation a permis de créer 100 emplois supplémentaires à La Grande-Motte, indique Xavier Desmarest, directeur général d'Outremer Yachting.

2.6. Caractère exceptionnel du projet

Le caractère exceptionnel du projet tient au contexte architectural et paysager dans lequel il s'inscrit : au sein d'une station balnéaire partiellement en site inscrit, labellisé Architecture contemporaine remarquable. Le projet a pour ambition de redynamiser le port en conciliant les forts enjeux patrimoniaux et portuaires.

La création de la station balnéaire de la Grande Motte est initiée en 1962 par Jean Ballardur. En 1967, le port est inauguré et les premiers bâtiments sortent de terre. Le 1^{er} octobre 1974, la Grande Motte devient une commune à part entière. En 1975, elle compte plus de 2000 habitants permanents. Aujourd'hui, la population permanente dépasse les 9000 habitants, avec une fréquentation de 120 000 visiteurs sur l'année.

Initialement dévolue au tourisme de masse des Trente Glorieuses, la station de La Grande Motte se situe aujourd'hui à l'interface de la cité balnéaire et de la ville permanente. Adaptées au climat méditerranéen, l'urbanisation et l'architecture de Jean Ballardur ont accordé une place dominante au naturel et aux cheminements doux, qui participent à la qualité de vie de La Grande Motte.

Véritable cœur de la cité, le port de La Grande Motte, 5^{ème} port régional, participe autant à son image de cité balnéaire attractive et singulière, qu'à son rayonnement économique avec ses 1600 anneaux, ses activités nautiques et ses entreprises ambassadrices comme le groupe Grand Large Yachting (constructeur de catamarans). Il joue en outre un rôle important sur le plan urbanistique en constituant le « trait d'union » entre le centre-ville et la Motte du Couchant.



Figure 27 : Premières esquisses de la station de La Grande Motte (source : PLU)

2.7. Bénéfices du projet sur le long terme

Le projet et ses bénéfices attendus permettront de contribuer à un développement durable de la commune sur le long terme, par :

- La pérennisation à la fois de la cité balnéaire et de la culture urbaine de la ville dans l'identité balladurienne ;
- La contribution au parcours d'accession au logement permettant une sédentarisation des résidents ;
- La pérennisation de l'économie locale grâce à la filière nautique et à la consommation des résidents ;
- La conception de nouveaux ouvrages de protection renforcés et résilients face aux enjeux du changement climatique.

La résilience désigne la capacité à anticiper, à réagir et à récupérer face à un événement perturbateur. En termes de submersion marine, elle traduit généralement un objectif de « retour à la normale ».

Le changement climatique induit une évolution sur le long terme, qui peut s'accompagner d'évènements climatiques brutaux. Dans ce contexte, une démarche de résilience, qui admet la survenue de perturbations plus nombreuses et plus intenses en termes d'aléas submersion marine et/ou érosion, permet d'agir malgré l'incertitude caractérisant une grande partie des connaissances scientifiques.

Le projet de territoire aujourd'hui porté par la Ville de la Grande Motte va permettre d'engager les premières actions pour améliorer la résilience du territoire vis-à-vis des risques littoraux. Les possibilités d'opérer un renouvellement de certains espaces en recherchant plus de transparences hydrauliques, l'attention à avoir pour les zones les plus vulnérables du territoire et la prise en compte des réseaux et infrastructures comme des opérateurs possibles de résilience territoriale y sont pris en compte. On peut citer par exemple :

- L'actuelle zone technique totalement imperméabilisée, qui laisse place à un hectare d'espace perméable.
- Le renforcement des digues qui donne un niveau de protection supplémentaire pour le port.

2.8. Séquence *ERC* du projet

2.8.1. RAPPELS DES GRANDS EVITEMENTS OBTENUS SUR LE PROJET

Lors de l’élaboration du projet, différents scénarios et variantes ont été envisagés et ont permis d’aboutir au projet final.

D’un projet d’infrastructure portuaire, le scénario retenu propose un véritable aménagement Ville-Port pour répondre aux enjeux d’une ville permanente et durable à la Grande Motte.

Ainsi, le scénario retenu et concerté aboutit à :

- La SECURISATION DU PLAN D’EAU : des travaux indispensables pour faire face au changement climatique et à l’élévation du niveau marin. Il s’agit notamment du rehaussement du niveau des quais et de la digue Ouest, du confortement de la digue Est afin d’assurer sa pérennité et du comblement de fosses d’érosion dans l’enceinte du port.
- L’AMÉLIORATION DES SERVICES PROPOSÉS AUX USAGERS afin d’offrir une grille de mouillage plus adaptée à la demande. Le projet intègre également la création d’un bureau du port (réunissant le bureau des levages et le hangar du port, et des sanitaires plaisanciers), la rénovation et le déplacement de la station d’avitaillement, le développement de solutions 2.0 pour une gestion optimisée du port.
- La RENOVATION de l’AIRE DE CARENAGE et des équipements portuaires avec la mise en place d’un système de traitement des eaux de carénage dernière génération ou encore le développement de solutions alternatives à l’utilisation d’eau potable.
- La CREATION d’une HALLE NAUTIQUE dédiée aux entreprises et le réaménagement des espaces de stockage extérieur du Centre d’Entraînement Méditerranée (CEM) et du Yacht Club de La Grande Motte (YCGM) avec l’aménagement d’un parking mutualisé plaisanciers et visiteurs. Ces installations sont nécessaires aux services publics et aux activités économiques exigeant la proximité immédiate de l’eau, au sens des articles L121-16 et L121-17 du code de l’urbanisme : ainsi, l’implantation du bâtiment est située à proximité de la rampe de mise à l’eau, au même titre que d’éventuelles cales de mise à l’eau, dans la bande des cent mètres depuis le rivage
- le DEVELOPPEMENT d’une OFFRE RESIDENTIELLE de 244 logements renommé quartier de LA COLLINE ;
- la REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS par des aménagements réalisés sur les Quais Pompidou et Tabarly, permettant de poursuivre le maillage de pistes cyclables jusqu’au Couchant.

Nombre de solutions ont été écartées pour aboutir à ce scénario. Parmi les principales alternatives non retenues, on notera :

- Pas d’extension du Port étant notamment défavorable en matière d’exposition à la houle et vis-à-vis de l’érosion du trait de côte et de la biodiversité ;
- Pas d’aménagement de logements sur les esplanades Baumel et Justin, n’offrant pas de continuité avec le tissu urbain existant et étant défavorable en matière de gestion des risques littoraux ;
- Pas de réaménagement en place de la zone technique générant une complexité programmatique en cas de modification et technique et n’offrant pas à terme de solution pour les conflits d’usages ni une réduction

des impacts sur la santé lié aux nuisances auprès des riverains actuels du port (émissions sonores et olfactives, circulation d’engins).

En conclusion, le scénario retenu et concerté, impliquant la **modernisation et la pérennisation** des infrastructures portuaires pour un **port vertueux**, la **poursuite de l’aménagement** de la Ball*ade avec la **requalification des espaces publics** le long du port, le **confortement de la presqu’île Baumel**, lieu de destination privilégiée des activités nautiques, la **reconfiguration du secteur Colline** composé d’une **emprise réservée à GLY** et d’une emprise pour la **création d’environ 244 logements** a été retenu car il présente la meilleure prise en compte des grands enjeux du territoire :

- Les conditions d’agitation
- Le risque de submersion marine
- La sensibilité écologique du golfe d’Aigues-Mortes
- Le phénomène des ilots de chaleur
- Le cadre de vie de la population résidente
- Les prévisions de développement démographie et économique de la commune
- Les particularités architecturales et paysagères du site






Vis-à-vis de la sensibilité écologique du territoire, on retiendra que le scénario retenu présente la solution la plus favorable vis-à-vis des autres alternatives envisagées

ME 1
(code guide Cerema E1.1.a)

Stratégie d'évitement intégrée à la conception du projet

Les grands évitements obtenus sur le projet pour chaque grand thématique sont rappelés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Principaux évitements obtenus sur le projet

Thématiques	Principaux évitements obtenus
<div></div> <div>MILIEUX PHYSIQUE ET AQUATIQUE</div>	<ul style="list-style-type: none">Pas d'extension du Port, étant défavorable vis-à-vis de l'érosion du trait de côtePas d'aménagement empêchant l'amélioration de la qualité des rejets et émissionsPas d'aménagement d'une promenade piétonne accentuant la minéralité imperméable
<div></div> <div>MILIEUX NATURELS</div>	<ul style="list-style-type: none">Pas d'extension du Port, étant très défavorable vis-à-vis des surfaces impactées de petits fonds marins, aux tortues, grands mammifères et aux oiseaux marinsPas d'aménagement d'une promenade piétonne accentuant la minéralité
<div></div> <div>CADRE DE VIE, PAYSAGE ET PATRIMOINE</div>	<ul style="list-style-type: none">Pas de réaménagement en place de l'intégralité de la zone technique générant une complexité programmatique en cas de modificationPas d'aménagement de logements sur les esplanades Baumel et Justin, n'offrant pas de continuité avec le tissu urbain existantPas d'aménagement d'une promenade piétonne en maintenant les effets de bordures et de marchesPas de maintien d'une rupture architecturale
<div></div> <div>MILIEU HUMAIN</div>	<ul style="list-style-type: none">Pas de réaménagement en place de l'intégralité de la zone technique n'offrant pas à terme de solution pour les conflits d'usages ni une réduction des impacts sur la santé lié aux nuisances auprès des riverains actuels du port (émissions sonores et olfactives, circulation d'engins).
<div></div> <div>RISQUES</div>	<ul style="list-style-type: none">Pas d'extension du Port, étant notamment défavorable en matière d'exposition à la houlePas d'aménagement de logements sur les esplanades Baumel et Justin, défavorable en matière de gestion des risques littoraux

2.8.2. INCIDENCES SUR LE PLU

Conformément aux dispositions de l'article R 104-20 du Code de l'urbanisme, en cas de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Concernant le milieu physique et aquatique :

Le traitement des parkings avec un revêtement perméable permettra une désimperméabilisation globale d'environ 1,3 ha sur les 8 ha d'espaces publics réinvestis.

Les différents stationnements réalisés, et en particulier les stationnements plaisanciers, disposeront d'un revêtement perméable constitué d'une alternance de béton et de gravillons permettant une vision plus douce et moins aride des parkings conventionnels, un entretien limité et une lecture facilitée des places de stationnement.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le réseau de collecte sera dimensionné pour la pluie d'occurrence décennale sur les nouveaux espaces créés, et redimensionnée conformément au schéma directeur sur les espaces publics existant. Le projet prévoit la réalisation d'un nouvel exutoire dans le bassin Nord, qui permettra de délester l'exutoire existant sous-dimensionné au niveau du Miramar et de ne plus avoir de débordements côté port.

Par ailleurs, le port de la grande Motte est inscrit dans la démarche « Port Propre » qui vise notamment à la mise en œuvre visant à l'amélioration de la gestion des déchets et la gestion économe de la ressource en eau.

Enfin, le projet au regard du phénomènes d'îlots de chaleur induit une amélioration par rapport à l'existant par une légère diminution du coefficient de ruissellement, une augmentation significative du coefficient de biotope, une diminution de la surface totale artificialisée totale sur le site et enfin une diminution de la moyenne des températures maximales journalières de surface.

Concernant le milieu naturel :

La zone UP ne présente pas d'enjeu écologique particulier. Seule la nidification d'hirondelles au niveau du Miramar représente un enjeu jugé moyen, qui est toutefois à relativiser compte tenu des effectifs concernés (2 nids).

Au total, le projet prévoit la plantation de 344 arbres. L'objectif est ainsi de poursuivre l'intégration de la nature en ville, tout en réduisant l'effet "îlots de chaleur" au sein de l'espace urbain. Afin de compléter cet impact positif sur la nature en ville, le projet prévoit également l'intégration de nichoirs à oiseaux dans la conception du futur projet d'aménagement.

Concernant le milieu humain :

Le déplacement de la zone technique va permettre de réduire les nuisances actuelles aux populations riveraines (émissions atmosphériques, sonores, olfactives, conflits d'usages en termes de sécurité routière, visuel des bâtiments peu harmonieux) tout en améliorant ses fonctionnalités.

De plus, la localisation de la zone technique en contact avec les équipements portuaires est cohérente compte tenu des activités directement liées au nautisme qui y sont pratiquées. Le nouveau pôle nautique, plus moderne, sera également relocalisé sur le port tout en conservant la proximité de la plage.

Enfin, la création de la halle nautique, permise par les modifications de zonage, offre un véritable outil de valorisation de l'économie du nautisme dont la dynamique est particulièrement importante sur La Grande Motte.

Concernant les risques :

Le projet ne prévoit pas l'accueil de logements, ni d'établissements à caractère stratégique ou vulnérable dans l'emprise du port. L'aménagement projeté sur le môle Baumel ne concerne que des activités portuaires ou nautiques nécessitant la proximité du plan d'eau.

L'ensemble des planchers à usage de bureaux ou recevant du public seront calés à la cote de référence de 2,40 m NGF, fixée par le PPRI et prenant en compte les effets prévisibles du changement climatique à l'horizon 2100. Les parties techniques pourront être calées au minimum à la cote de 2 m NGF et les nouveaux quais seront à +1,50 m NGF, contre +1,35 m NGF en moyenne actuellement.

L'aménagement projeté du port n'aggrave pas le risque de submersion marine sur le littoral situé aux abords immédiats est et ouest de La Grande Motte (cf Annexe 14 de l'AE)

De même, les futurs ouvrages auront une emprise au sol et une typologie proche de l'état existant et ne devraient donc pas avoir d'impact significatif sur l'hydrodynamisme : le projet de confortement des ouvrages ne va pas engendrer d'augmentation des phénomènes d'érosion au voisinage des ouvrages portuaires par rapport à l'état actuel.

2.8.3. SYNTHÈSE DES INCIDENCES RESIDUELLES EN PHASE TRAVAUX

Tableau 2 : Synthèse des incidences, mesures et incidences résiduels en phase travaux Composante		Nature de l'effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
Milieu physique					
Climat	Emission de gaz à effet de serre des engins de chantier		Incidence directe, temporaire faible	Mesure de réduction : Maintenance et entretien réguliers des engins de travaux	Incidence négligeable
Topo-bathymétrie	Modification de la bathymétrie et la topographie sur l'emprise du projet (terrassement, remblaiement)		Incidence directe, permanente et faible		Incidence directe, permanente et faible
Sols et sous-sols	Travaux comprenant la réalisation de fondations profondes (bâtiments, quais)		Incidence directe, permanente et faible		Incidence directe, permanente et faible
Conditions hydrodynamiques	Présence d'installations maritimes sur le plan d'eau temporaire la 1 ^e année et construction progressive des ouvrages		Incidence négligeable		Incidence négligeable
Fonctionnement hydrosédimentaire	Présence d'installations maritimes sur le plan d'eau temporaire la 1 ^e année et construction progressive des ouvrages		Incidence négligeable		Incidence négligeable
Masses d'eau	Intervention sur une masse d'eau souterraine sans enjeu ressource		Incidence négligeable		Incidence négligeable
Qualité du milieu					
Eaux côtières	Augmentation de la turbidité des eaux Risque de pollution accidentelle		Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Maintenance et entretien réguliers des engins de travaux Mesure de réduction : Mise en œuvre des dispositions générales limitant le risque de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux Mesure de réduction : Mise en place d'un barrage anti-turbidité Mesure de réduction : Lavage des matériaux de carrière	Incidence directe, temporaire et faible
Sols et sédiments	Remise en suspension des sédiments pollués (en cuivre, TBT, PCB) Risque de pollution accidentelle Lors de la déshydratation des sédiments, risque de pollution des sols par infiltration d'eau		Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Maintenance et entretien réguliers des engins de travaux Mesure de réduction : Mise en œuvre des dispositions générales limitant le risque de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux Mesure de réduction : Mise en place d'un barrage anti-turbidité	Incidence négligeable
Milieu naturel					
Site Natura 2000	Cf évaluation des incidences Natura 2000		Incidence négative, indirecte, temporaire et permanente faible		Incidence résiduelle négligeable
Périmètres d'inventaires ZNIEFF	Diminution de la quiétude des habitats en lien avec les nuisances engendrées par les travaux Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l'introduction de bruits dans le milieu sous-marin Dérangement des espèces (dont cétacés) en lien avec les nuisances engendrées par les travaux		Incidence négative, indirecte, temporaire et permanente moyenne	Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau Mesure de réduction : Mesures de réduction ou d'atténuation du bruit introduit dans l'eau Mesure d'évitement : Révision de l'emprise du projet en fonction des enjeux écologiques et mise en place d'un balisage des secteurs sensibles sur le plan écologique et sensibilisation de l'entreprise	Incidence résiduelle faible

Tableau 2 : Synthèse des incidences, mesures et incidences résiduels en phase travaux Composante		Nature de l'effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
		Dégradation des habitats par modification des apports sédimentaires et pollution			
Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) Autres zonages et périmètres		Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l'introduction de bruits dans le milieu sous-marin et l'augmentation de la fréquentation du port (engins de chantier, ouvriers) Dérangement des espèces (dont cétacés) en lien avec l'augmentation de la fréquentation du port (engins de chantier, ouvriers) Dégradation des habitats par modification des apports sédimentaires et pollution	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente faible		Incidence résiduelle faible
Milieu naturel terrestre	Dunes fixées	Destruction ou dégradation d'habitat terrestre au niveau des emprises de travaux	Incidence négative, directe permanente faible	Mesure de réduction : Adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles Mesure d'évitement : Révision de l'emprise du projet en fonction des enjeux écologiques et mise en place d'un balisage des secteurs sensibles sur le plan écologique et sensibilisation de l'entreprise	Incidence résiduelle faible
	Milieux arrière dunaires	Destruction ou dégradation d'habitat terrestre au niveau des emprises de travaux	Incidence négative, directe, permanente faible		Incidence résiduel négligeable
	Flore à enjeu de conservation	Risque de destruction /dégradation des stations connues	Incidence négative, directe, temporaire et permanente faible		Incidence résiduel négligeable
	Faune	Entomofaune à enjeu de conservation : Destruction/dégradation des habitats d'espèce (dunes fixées) (Uniquement en cas de création d'emprise chantier sur les espaces naturels périphériques)	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente faible		Incidence résiduelle négligeable
		Reptiles à enjeu de conservation : Destruction/dégradation des habitats d'espèce (dunes fixées) Destruction d'individus en phase travaux (Uniquement en cas de création d'emprise chantier sur les espaces naturels périphériques)	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure d'accompagnement : Création de sites de nidification de substitution dans les bâtiments nouvellement créés	Incidence résiduelle négligeable
		Oiseaux à enjeu de conservation : Destruction et dégradation d'habitat d'espèce (site de nidification)	Incidence négative, directe, temporaire faible		Incidence résiduelle faible
		Mammifère terrestre : Destruction et dégradation d'habitat d'espèce (gites)	Incidence négative, directe, temporaire faible		Incidence résiduelle faible
Milieu naturel marin	Habitats naturels et flore	Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l'augmentation de la fréquentation du port (engins de chantier, ouvriers) Dérangement des espèces (dont cétacés) en lien avec l'augmentation de la fréquentation du port (engins de chantier, ouvriers)	Incidence négligeable ou nulle	Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau	Incidence résiduelle nulle
	Faune	Ichtyofaune - Invertébrés marins Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l'introduction de bruits dans le milieu sous-marin	Incidence négative, directe ou indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau	Incidence résiduelle faible

Tableau 2 : Synthèse des incidences, mesures et incidences résiduels en phase travaux					
Composante		Nature de l’effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
		Dérangement des espèces en lien avec l’augmentation de la fréquentation du port et du littoral (engins de chantier, ouvriers)			
		Oiseaux marins Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l’augmentation de la fréquentation du port et du littoral (engins de chantier, ouvriers) Dérangement des espèces en lien avec l’augmentation de la fréquentation du port et du littoral (engins de chantier, ouvriers) Dégradation de la qualité des habitats marins	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente moyenne	Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l’eau	Incidence résiduelle faible
		Tortues marines (Tortue caouane) Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l’augmentation de la fréquentation du port et du littoral (engins de chantier, ouvriers) Dérangement des espèces (dont cétacés) en lien avec l’augmentation de la fréquentation du port et du littoral (engins de chantier, ouvriers) Dégradation de la qualité des habitats marins Augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces due à l’augmentation de l’attractivité	Incidence négative, directe ou indirecte, temporaire et permanente moyenne	Mesure d’évitement : Mise en œuvre de prospections ciblées tortues marines au niveau des secteurs de plage concernés par les travaux d’aménagement Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l’eau Stratégie de maitrise du bruit introduit dans l’eau, vis-à-vis de la faune sous-marine	Incidence résiduelle faible
		Mammifères marins (Grand Dauphin) Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l’introduction de bruits dans le milieu sous-marin Dérangement des espèces (dont cétacés) en lien avec l’augmentation de la fréquentation du port et du littoral (engins de chantier, ouvriers) Dégradation de la qualité des habitats marins	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente moyenne	Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l’eau Mesure de réduction : Stratégie de maitrise du bruit introduit dans l’eau, vis-à-vis de la faune sous-marine	Incidence résiduelle faible
Paysage et patrimoine					
Paysage		Impact visuel du chantier	Incidence directe, temporaire et faible	Mesure de réduction : Intégration paysagère des installations de chantier	Incidence directe, temporaire et faible
Patrimoine culturel et paysager		Impact visuel du chantier	Incidence indirecte, temporaire et faible		Incidence indirecte, temporaire et faible
Milieu humain					
Contexte socio-économique		Surplus d’activité économique lié au personnel du chantier Création ou pérennisation d’emplois	Incidence positive		Incidence positive

Tableau 2 : Synthèse des incidences, mesures et incidences résiduels en phase travaux Composante	Nature de l'effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
Activités et usages liés à la mer	Perturbation des activités portuaires et balnéaires	Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Sécurisation et balisage du chantier Mesure de réduction : Information des usagers Mesure de réduction : Fermeture des plages sous l'influence du panache selon la période, les travaux réalisés et les conditions hydrométéorologiques	Incidence directe, temporaire et faible
Activités et usages liés à l'eau et assainissement	Travaux de dévoiement de réseaux	Incidence négligeable		Incidence négligeable
Déplacements, infrastructures de transport	Perturbation temporaire des conditions de circulation et détérioration potentielle des chaussées lié à l'augmentation du trafic poids-lourds. Risque de collision Nuisances liées à l'emprise et aux accès au chantier	Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Etablissement d'un plan de circulation en phase travaux Mesure de réduction : Sécurisation et balisage du chantier Mesure de réduction : Adaptation du calendrier et des horaires des travaux	Incidence directe, temporaire et faible
Cadre de vie, santé et salubrité publique	Emissions atmosphériques : pollution atmosphérique liée aux engins de chantier	Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Limitation des émissions atmosphériques liées au chantier	Incidence directe, temporaire et faible
	Nuisances sonores : travaux bruyants de battage, manipulation d'enrochements, terrassements, circulation d'engins	Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Atténuation de l'impact sonore du chantier	Incidence directe, temporaire et faible
	Pollution lumineuse : éclairage du chantier en hiver (travaux en journée)	Incidence négligeable		Incidence négligeable
	Déchets : Production de déchets de chantier, volume important de matériaux excédentaire Sédiments à traiter en décharge spécifique (ISDD)	Incidence directe, temporaire et moyenne	Réalisation d'un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets Mesure de réduction : Réutilisation d'une partie des matériaux sur place	Incidence directe, temporaire et faible
Risque humain	Risque de déferlement	Incidence directe, temporaire et moyenne	Mesure de réduction : Adaptation du calendrier et des horaires des travaux	Incidence directe, temporaire et faible

2.8.4. SYNTHÈSE DES INCIDENCES RÉSIDUELLES EN PHASE AMÉNAGÉE

Tableau 3 : Synthèse des incidences, mesures et incidences résiduelles en phase aménagée

Composante		Nature de l'effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
Milieu physique					
Climat		Emission de gaz à effet de serre dû à l’augmentation du trafic et à l’exploitation du projet	Incidence directe, permanente et faible		Incidence directe, permanente et faible
Topo-bathymétrie		Modification limitée et très locale de la bathymétrie et la topographie sur l’emprise du projet	Incidence directe, permanente et faible		Incidence directe, permanente et faible
Sols et sous-sols		Modification locale de la nature des sols sur les secteurs aménagés	Incidence directe, permanente et faible		Incidence directe, permanente et faible
Conditions hydrodynamiques		Faible augmentation de la houle liée à la modification de l’enracinement de la digue Ouest	Incidence directe, permanente et négligeable		Incidence directe, permanente et négligeable
Fonctionnement sédimentaire	hydro	Pas de modification du transit littoral ni de l’ensablement du port	Incidence négligeable		Incidence négligeable
Masses d’eau		Aucun effet	Incidence nulle		Incidence nulle
Qualité du milieu					
Sédiments		Amélioration progressive de la qualité des sédiments liée à la réduction des apports polluants	Incidence positive		Incidence positive
Eaux côtières		Amélioration du traitement des eaux de carénage	Incidence positive		Incidence positive
Milieu naturel					
Site Natura 2000		Cf évaluation des incidences Natura 2000	Incidence négative, indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure de réduction : Réduction des risques de pollutions liées à l’activité du port	Incidence résiduelle négligeable
Périmètres d’inventaires ZNIEFF		Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente faible		Incidence résiduelle faible
Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) Autres zonages et périmètres					
Milieu naturel terrestre	Dunes fixées	Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe permanente moyenne		Incidence résiduelle moyenne
	Milieux arrière dunaires		Incidence négative, directe, permanente faible		Incidence résiduelle faible
	Flore à enjeu de conservation	Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe, permanente faible		Incidence résiduelle faible
	Faune	Entomofaune à enjeu de conservation : Destruction/dégradation des habitats d’espèce (dunes fixées) –	Incidence négative, directe, permanente faible		Incidence résiduelle faible
		Reptiles à enjeu de conservation : Destruction/dégradation des habitats d’espèce (dunes fixées) Destruction d’individus en phase travaux	Incidence négative, directe, permanente faible		Incidence résiduelle faible
		Oiseaux à enjeu de conservation : Destruction et dégradation d’habitat d’espèce (site de nidification)	Incidence négative, directe, temporaire faible		

Composante		Nature de l'effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
		Mammifère terrestre : Destruction et dégradation d’habitat d’espèce (gites)	Incidence négative, directe, temporaire faible	Mesure de réduction : Création de sites de nidification de substitution dans les bâtiments nouvellement créés	Incidence résiduelle négligeable
Milieu naturel marin	Habitats naturels et flore	Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négligeable ou nulle	Mesure de réduction : Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l’eau Mesure de réduction : Réduction des risques de pollutions liées à l’activité du port Mesure de réduction : Suppression de la mise à l’eau publique	Incidence résiduelle nulle
	Faune	Ichtyofaune - Invertébrés marins Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe ou indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure d’accompagnement : Création d’habitats artificiels pour les juvéniles (type Biohut) au niveau de l’avant-port et à l’extérieur du port Mesure de réduction : Suppression de la mise à l’eau publique	Incidence résiduelle faible
		Oiseaux marins Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure de réduction : Réduction des risques de pollutions liées à l’activité du port Mesure de réduction : Suppression de la mise à l’eau publique	Incidence résiduelle faible
		Tortues marines (Tortue caouane) Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe ou indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure de réduction : Réduction des risques de pollutions liées à l’activité du port Mesure de réduction : Suppression de la mise à l’eau publique	Incidence résiduelle faible
		Mammifères marins (Grand Dauphin) Pas d’impact supplémentaire attendu sur le dérangement et la dégradation des habitats car pas d’augmentation prévue de la fréquentation du port (pas d’anneaux supplémentaires) Risque d’augmentation des risques de pollution des habitats d’espèces	Incidence négative, directe et indirecte, temporaire et permanente faible	Mesure de réduction : Réduction des risques de pollutions liées à l’activité du port Mesure de réduction : Suppression de la mise à l’eau publique Mesure de suivi : Suivi de la fréquentation du Grand Dauphin pendant et après le chantier	Incidence résiduelle négligeable
Paysage et patrimoine					
Paysage			Incidence positive	Mesure de réduction : Intégration paysagère du projet	Incidence positive
Patrimoine culturel et paysager			Incidence positive	Mesure d’évitement : Déplacement d’une partie de la zone technique au profit d’un aménagement urbain respectant les partis pris architecturaux de la Grand Motte	Incidence positive
Milieu humain					
Contexte socio-économique		Développement de la filière nautique Création d’environ 600 emplois Attractivité maintenue	Incidence positive		Incidence positive
Activités et usages liés à la mer		Renforcement de l’économie du nautisme (notamment via la création de nouveaux locaux) Image de la station balnéaire maintenue	Incidence positive et négligeable		Incidence positive et négligeable
Activités et usages liés à l’eau et assainissement		Réseau d’eaux brutes étendu sur la presqu’île Baumel Nouveau réseau en eau et assainissement (pour les nouveaux bâtiments et pour la défense incendie) Création d’un nouvel exutoire pour les eaux pluviales Boucle de circuit fermée au niveau de l’aire de carénage	Incidence directe, permanente et positive		Incidence directe, permanente et positive
		Limitation du stationnement autour du port et report vers d’autres secteurs accessibles à pied	Directe, permanent et faible à moyenne.		Directe, permanent et faible à moyenne.

Composante	Nature de l'effet	Incidence brute	Mesure	Incidence résiduelle
Déplacements, infrastructures de transport	Augmentation du trafic limitée en centre-ville Développement des voies de mobilité douce			
		Incidence positive pour la mobilité douce		Incidence positive pour la mobilité douce
Contexte énergétique				
Cadre de vie, santé et salubrité publique	Emissions atmosphériques : augmentation des émission atmosphériques liées à l'augmentation du trafic et à la création de zones 30	Incidence directe, permanente et faible	Mesure de réduction : Contribution à l'amélioration de la qualité de l'air en phase aménagée	Incidence directe, permanente et faible
	Nuisances sonores : pas d'augmentation des niveaux sonores	Incidence négligeable		Incidence négligeable
	Pollution lumineuse : éclairage adaptée en zone urbaine	Incidence négligeable		Incidence négligeable
	Déchets : évolution des moyens de gestions des déchets adaptée à l'évolution du site	Incidence négligeable		Incidence négligeable
	Chaleur et radiation : aménagements paysagers et déplacement d'une partie de la zone technique sur l'esplanade Baumel	Incidence positive		Incidence positive
Risque humain	Risque de déferlement, inondations Conflit entre usages	Incidence directe, permanente et faible	Rehaussement des digues et réhausse des quais Déplacement d'une partie de la zone technique permettant de réduire les conflits d'usages en termes de sécurité routière.	Incidence positive
Risque industriel	Présence de GLY (ICPE soumis à déclaration) : nuisances olfactives, visuelles et sonores.	Directe, permanent et moyenne.	Mise à distance de 15m des constructions voisines évitant les nuisances	Incidence directe, permanente et faible

2.9. Conclusion sur l'intérêt général du projet global

L'intérêt public majeur que constitue l'ensemble du projet Ville-Port, dont les bénéfices pour la santé, l'environnement viennent s'additionner à la réponse du projet aux enjeux démographiques et socio-économiques nécessaire au renouveau de La Grande Motte.

Le projet est inscrit dans les documents de planification du territoire et a été construit en cohérence avec les orientations fixées.

Concernant l'amélioration des conditions de vie des riverains est attendue au travers d'une conception bioclimatique et qualitative des espaces publics, d'un apaisement de la circulation au profit des modes actifs et par le projet de création d'une offre urbaine renouvelée d'habitat et de services via la réalisation ultérieure du quartier LA COLLINE dans le respect de la pensée balladurienne

Concernant la pérennisation économique, le projet sobre et résilient s'appuie sur la régénération de l'état existant. Dans ce cadre, il prévoit de moderniser les installations portuaires tout en renforçant l'attractivité de la ville

Des retombées socio-économiques significatives sont attendues, sans porter concurrence avec les autres ports régionaux. Concernant l'environnement, des mesures sont prévues dans la conception du projet en termes de préservation de la biodiversité, de gestion des eaux, de nature en ville et de constructions bioclimatiques et réversibles.

Concernant le volet social, le projet se justifie par la réponse qu'il apporte au besoin spécifique de logement adaptés aux modes d'habitats contemporains et soucieux des enjeux environnementaux. Et capables d'accueillir des familles pour pérenniser les équipements généreux existants (école, collège, lycée et équipements sportifs)

Le caractère exceptionnel du projet Ville-Port tient d'abord au contexte architectural et paysager particulier dans lequel il s'inscrit, mais également au fait qu'il soit inscrit au Plan Littoral 21 de la Région Occitanie.

Le projet et ses bénéfices attendus permettront enfin de contribuer à un développement durable de la commune sur le long terme (ville permanente, pérennisation de l'économie locale).

PARTIE 4 : LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

1. PRESENTATION DU PLU

La commune de la Grande Motte a approuvé son nouveau PLU le 23 mars 2017.

Le PADD est défini autour de 4 grandes orientations :

1 - Valoriser la commune par son patrimoine architectural, urbain végétal et paysager

Dans le cadre des projets de développement, l'objectif est de préserver les fonctionnalités de la trame verte et bleue et de pérenniser la qualité paysagère et patrimoniale de la commune.



Figure 28 : Trame verte et bleue de La Grande Motte (PADD, PLU)

Le projet n'impacte pas les composantes de la trame verte et bleue locale.

2 - Affirmer la fonction littorale de La Grande Motte

Considérant que « les activités balnéaires et les loisirs nautiques sur la frange littorale Grand-mottoise constituent l'un des principaux vecteurs d'attractivité de la commune, le PADD intègre « la confortation du port de plaisance » au sein des orientations du PLU. Le PADD précise que le « port de La Grande Motte représente un important potentiel de développement, [...] et doit pouvoir évoluer afin de répondre à de nombreux besoins et de nouvelles exigences » notamment en matière de capacité d'accueil, de renforcement de la filière économique liée au nautisme et de valorisation des espaces publics en cœurs de ville.

Toutefois, le PADD précise que « le PLU ne souhaite pas obérer l'avenir avec un dispositif réglementaire qui ne correspondrait pas aux attendus d'un dialogue citoyen qui n'est pas arrivé à son terme et dont l'échelle temporelle n'est pas celle de l'approbation du PLU ».

Ainsi le projet, qui présente un caractère essentiel pour le développement économique de la commune, et du territoire régional, fait l'objet d'une concertation permettant de conjuguer « les demandes des habitants, futurs habitants, acteurs économiques d'une part, et le potentiel d'un secteur clef pour l'avenir de La Grande Motte d'autre part ».

3 - Remettre en adéquation dynamique démographique et capacité d'accueil

Le PADD prévoit une production de nouveaux logements au sein du tissu urbain existant, et identifie des sites potentiellement mutables pouvant accueillir ces nouveaux logements. Le port de la Grande Motte, est identifié à ce titre avec une capacité d'accueil de 500 logements.

A noter que le PADD « propose des perspectives de développement sur des secteurs répertoriés dans des zones où le renouvellement urbain est compatible avec les risques inondations et submersion marine, zones restreintes en surface et situées principalement dans les cœurs des quartiers urbanisés et autour du port ».

4 - Définir une capacité d'accueil adaptée au fonctionnement urbain de La Grande Motte

Le PADD vise assurer l'articulation urbanisme- transport pour assurer la connexion des secteurs de développement avec les axes de déplacements via les mobilités douces et es transport en communes notamment. Outre la planification en matière de logement, le PADD localise la grande majorité des prochains secteurs de développement de part et d'autre de deux axes privilégiés en termes de vecteurs pour les mobilités douces, les transports publics, et l'équipement en Très Haut Débit.

À noter que le PADD « soutient la dynamique économique associée au projet portuaire » considéré comme « un équipement qui est l'origine même de la ville et dont l'évolution le placera toujours au cœur des fonctions de la cité : fonctions nautiques, commerciales, économiques, résidentielles, mais aussi fonctions liées à la qualité d'un espace public central ».

Concernant le zonage, l’aire d’étude est située en zone UP.

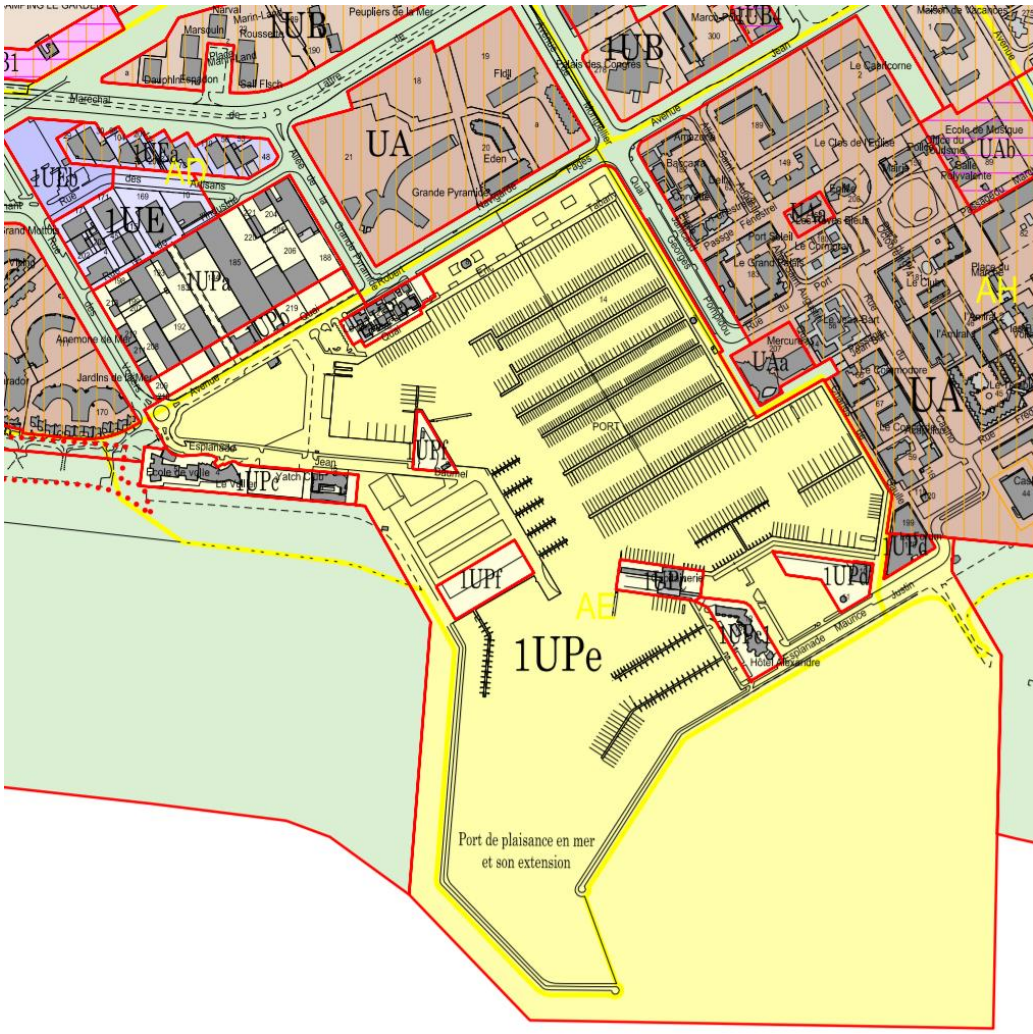


Figure 29 : Extraits du plan de zonage du PLU de La Grande Motte (source : PLU La Grande-Motte, 2017)

La zone UP est une zone réservée aux équipements et activités portuaires et nautiques. Le secteur **1UP** identifie le **port de plaisance en mer** et le port de plaisance sur l'étang du Ponant, divisé en sous-secteurs se différenciant par leur vocation et/ou leurs règles d’urbanisme :

- 1UPa et 1UPb correspondent à la zone artisanale et commerciale relative à des activités nautiques et portuaires exclusivement,
- 1UPc, 1UPc1 et 1UPd constituent des zones d'amodiation affectées à des équipements, établissements et installations en rapport avec l'activité du port et destinés à fournir aux usagers du port les services qu'ils attendent à terre,
- 1UPe correspond aux parties du port affectées au stationnement des véhicules, à l'aire de carénage et d'entretien des bateaux, ainsi qu'aux parties en eau du port,
- 1UPf a vocation à recevoir des équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire.

Impact du projet sur le PLU

Une adaptation du document d’urbanisme sur le secteur Baumel est nécessaire afin de permettre d’accueillir de nouvelles activités et usages, en particulier au niveau du site de la Halle Nautique.

Pour rappel, la poursuite de l’aménagement de la Ball*ade (requalification des espaces publics) le long du port ne nécessite pas d’évolution du document d’urbanisme, tandis que le secteur de la Colline fera lui l’objet d’une seconde procédure d’adaptation du PLU, ultérieure à celle présentée dans le présent dossier.

Le périmètre concerné par la mise en compatibilité est rappelé dans la Figure 2.

Ainsi, sur le secteur Baumel, le projet n’est pas compatible avec le plan de zonage et le règlement de zonage actuels du PLU :

- Le règlement de la zone UP :
 - ne permet pas de distinguer des règles spécifiques au projet de restructuration du site portant la création d’une halle nautique,
 - ni ne répond au besoin des aménagements et des nouvelles constructions,
- Le plan de zonage ne distingue pas une zone avec des règles adaptées l’emplacement de la future halle nautique.

L’opération d’aménagement du projet Ville-Port II répondant aux objectifs susvisés de l’article L. 300-1 du Code de l’Urbanisme, elle entre dans le champ d’application de la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme de La Grande Motte par déclaration de projet.

La procédure de mise en compatibilité doit donc se limiter à procéder à l’ajustement des règles d’urbanisme actuellement fixées par le PLU de la commune de La Grande Motte, ajustement nécessaire à la réalisation du projet déclaré d’intérêt général.

Rappelons enfin que la présente notice explicative tient lieu de rapport de présentation et motive la mise en comptabilité du PLU de La Grande Motte.

Néanmoins, le projet Ville-Port est bien en cohérence avec les ambitions d’aménagement et de maintien d’une ville permanente qui sont traduits dans le PLU. Le projet est en cohérence avec le projet d’aménagement et de développement durable (PADD) : il ne modifie pas son économie générale.

2. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE COMMUNE AU PROJET ET AU PLU

Une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de La Grande Motte est requise dans les hypothèses de mise en compatibilité par voie de déclaration de projet suivantes :

- (1) De leur modification prévue à l'article L. 153-36, lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 (article R. 104-14-1 du code de l'urbanisme) ;
- (2) De leur modification simplifiée prévue aux articles L. 131-7 et L. 131-8, lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision (R.104-14-2);
- (3) De leur modification prévue à l'article L. 153-36, autre que celle mentionnée aux 1° et 2°, s'il est établi, après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, qu'elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme : « est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. À l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement. » (Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie).

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de définir si :

- Les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement ;
- Les politiques portées sur la zone sont conciliables.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions plus larges que le projet.

Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.

Enfin, les « Critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité » sont précisés. L'objectif sera de suivre l'impact de la mise en compatibilité d'un point de vue urbanistique. Il s'agira donc de vérifier que les impacts réels observés de la modification sur le zonage, le règlement seront, après réalisation du projet, les impacts potentiels envisagés. Pour cela, il sera nécessaire d'effectuer un suivi de l'occupation des sols. Le suivi s'échelonnera de la mise en compatibilité du document d'urbanisme jusqu'à l'inscription du projet dans le document une fois celui-ci réalisé. Pour chaque étape, les indicateurs à calculer seront les suivants : « impact du projet sur la zone X représente Y ha, soit Z % de la surface totale classée X de la commune ».

En vertu des articles L122-14 et R122-27 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale peut être commune au projet et au PLU. Il convient de **se référer à l'étude d'impact du Dossier d'Autorisation Environnementale Unique (DAUE)** afin d'appréhender l'incidence environnementale du projet et la compatibilité du projet avec les plans et programmes notamment :

- la loi littorale
- le SCOT
- le PPRI

Les tomes 1 à 4 du DAUE sont consultables en annexe du présent document.

Par ailleurs, on notera que le projet est entièrement localisé sur le territoire communal de La Grande Motte.

L'étude d'impact répond également à l'analyse de l'incidence du projet sur les sites Natura 2000 ainsi que l'analyse de la compatibilité avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 du Code de l'environnement (*Tome 3_Impacts du DAUE*).

L'étude d'impact comprend également une note de présentation non technique (*Tome 4_RNT du DAUE, en annexe*).

Comme exposé précédemment dans le présent rapport, **le PADD est compatible avec le projet Ville-Port.**

3. IMPACT DE LA MODIFICATION DU REGLEMENT

Le projet entraîne la modification du règlement et du zonage du PLU sur la zone UP, qui est une zone réservée aux équipements et activités portuaires et nautiques.

• RÈGLEMENT ÉCRIT

Le règlement de la zone UP est complété par la création d'un sous-secteur 1UPhn afin de distinguer au sein de cette zone les règles spécifiques au projet de restructuration du site portant la création d'une halle nautique.

Le règlement de la zone UP (et notamment les zones zone 1UPc, 1UPe) est adapté afin de répondre aux besoins des aménagements et nouvelles constructions pour le projet ville-port.

• RÈGLEMENT GRAPHIQUE

Le plan de zonage est modifié par la création d'un sous-secteur 1UPhn sur le périmètre du site de projet portuaire (secteur Baumel), dédié à des équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire - les constructions destinées à l'artisanat, au commerce de détails et à l'industrie relatives à des activités nautiques et portuaires exclusivement.

Le périmètre UP actuel est adapté avec l'ajout d'un sous-zonage 1Uphn, la suppression d'un des zonages 1UPf et la réduction du zonage 1UPe.

Les paragraphes ci-après, extraits de l'étude d'impact, visent à fournir une synthèse des impacts environnementaux de la modification du règlement pour chacune des zones.

5. CORRECTIONS ET COMPLEMENTS APPORTES AUX PIECES DU PLU

5.1. Rapport de présentation

Conformément aux dispositions de l’article R 104-20 du Code de l’urbanisme, en cas de mise en compatibilité du document d’urbanisme, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le présent fascicule sera annexé au rapport de présentation du PLU et en vaudra complément.

Il comportera notamment l’évolution du bilan des surfaces des zones du PLU avant et après leurs évolutions.

À noter que le PADD de La Grande Motte est compatible avec le projet Ville-Port : seuls les règlements écrit et graphique doivent faire l’objet d’une modification. Les OAP ne sont pas concernées.

5.2. Plan graphique

5.2.1. EXPLICATION DES MODIFICATIONS A APPORTER AU PLU

Le plan de zonage est modifié par la création d’un sous-secteur 1UPhn sur le secteur Baumel, dédié à des équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire et à des constructions destinées à l’artisanat, au commerce de détails et à l’industrie relatives à des activités nautiques et portuaires exclusivement.

La création de ce sous-secteur entraine :

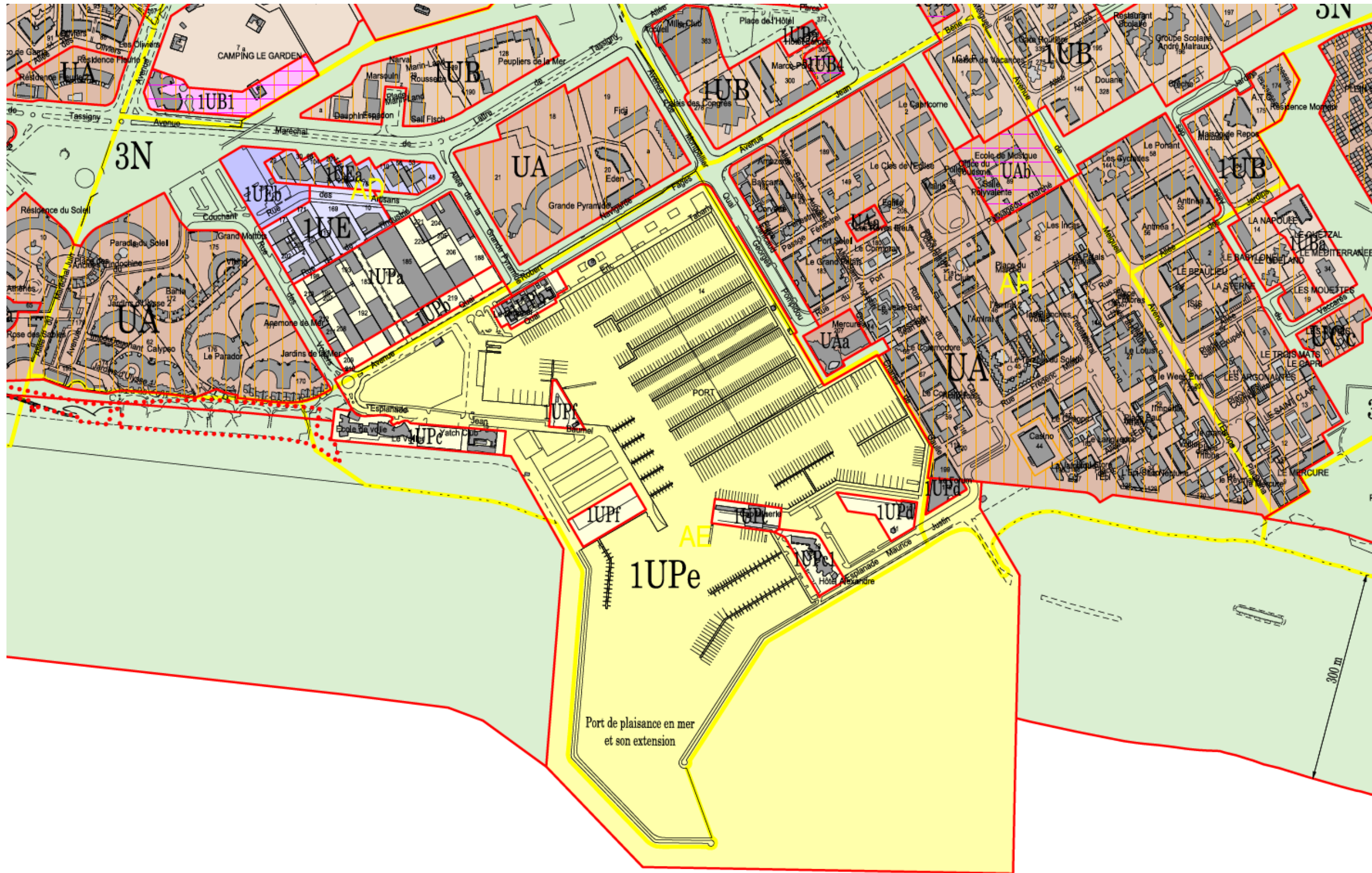
- la suppression d’un sous-secteur 1UPf au nord de la plateforme Baumel (en forme de triangle)
- la réduction du zonage 1UPe.

Les surfaces sont ainsi modifiées :

	Surface du PLU actuel en m²	Surface du futur PLU en m²	Différence en m² (futur-actuel)	Différence en % (futur-actuel)
ZONZ_N_1N	8333549	8333549		
ZONZ_N_1NA	11036	11036		
ZONES_N_1NB	33943	33943		
ZONES_N_1NC	36057	36057		
ZONES_N_2N	1659053	1659053		
ZONES_N_3N	1067067	1067067		
ZONES_N_3NA	14179	14179		
ZONES_N_4NA	51178	51178		
ZONES_N_4NB1	169157	169157		
ZONES_N_4NB2	5971	5971		
ZONES_N_4NB3	10616	10616		
ZONES_N_4NC	202818	202818		
ZONES_N_4NC1	33986	33986		
ZONES_U_1UB	238576	238576		
ZONES_U_1UB1	9709	9709		
ZONES_U_1UB2	9521	9521		
ZONES_U_1UB3	25496	25496		
ZONES_U_1UB4	2040	2040		
ZONES_U_1UB5	2976	2976		
ZONES_U_1UB6	4423	4423		
ZONES_U_1UBA	43401	43401		
ZONES_U_1UBA1	9464	9464		
ZONES_U_1UDA	537490	537490		
ZONES_U_1UDA2	52624	52624		
ZONES_U_1UDA3	6657	6657		
ZONES_U_1UDA4	2111	2111		
ZONES_U_1UDb	69828	69828		
ZONES_U_1UE	14592	14592		
ZONES_U_1UEA	9920	9920		
ZONES_U_1UEB	7738	7738		
ZONES_U_1UPA	31603	31603		
ZONES_U_1UPB	10729	10729		
ZONES_U_1UPC	12352	12352		
ZONES_U_1UPC1	4110	4110		
ZONES_U_1UPD	5425	5425		
ZONES_U_1UPE	528129	516820	-11309	-2,01%
ZONES_U_1UPF	6410	4531	-1879	-29,31%
ZONES_U_1UPG	14560	14560		
ZONES_U_1UPHN		13188	13188	-100,00%
ZONES_U_2UB	155847	155847		
ZONES_U_2UBA	3158	3158		
ZONES_U_2UD	84450	84450		
ZONES_U_2UE	24098	24098		
ZONES_U_2UP	570157	570157		
ZONES_U_3UE	33053	33053		
ZONES_U_UA	855067	855067		
ZONES_U_UAA	22936	22936		
ZONES_U_UAB	12591	12591		
ZONES_U_UCA	189062	189062		
ZONES_U_UCB	15368	15368		
ZONES_U_UCC	81862	81862		
ZONES_U_UGA	7443	7443		
ZONES_U_UGB	21759	21759		
ZONES_U_UGB1	38440	38440		
ZONES_U_UGC	5246	5246		
ZONES_U_UGD	13705	13705		
ZONES_U_UGE	1117	1117		
ZONES_U_UGF	23295	23295		
Total	15447148	15447148	0	0,0000%

5.2.2. MODIFICATION DU PLAN GRAPHIQUE

PLU Etat existant



5.3. Règlement

5.3.1. EXPLICATION DES MODIFICATIONS A APPORTER AU PLU

Le règlement de la zone **UP** est complété par la création d'un sous-secteur **1UPhn** afin de distinguer au sein de cette zone les règles spécifiques au projet de restructuration du site portant la création d'une halle nautique.

Le règlement de la zone **1UPc, 1UPe** est adapté afin de répondre aux besoins des aménagements et nouvelles constructions pour le projet ville-port.

5.3.2. MODIFICATION DU REGLEMENT ECRIT

Les éléments supprimés apparaissent ~~en rouge barré~~ et les éléments modifiés ou ajoutés **en vert**.

Caractère de la zone

La zone UP est une zone réservée aux équipements et activités portuaires et nautiques.

Cette zone se divise en deux secteurs :

- le secteur 1UP qui identifie le port de plaisance en mer et le port de plaisance sur l'étang du Ponant, divisé en sous-secteurs se différenciant par leur vocation et/ou leurs règles d'urbanisme :
 - le sous-secteur 1UPa et 1UPb correspondent à l'artisanat, à l'industrie et au commerce de détails relatives à des activités nautiques et portuaires,
 - les sous-secteurs 1UPc, 1UPc1 et 1UPd constituent des zones d'amodiation affectées à des équipements, établissements et installations en rapport avec l'activité du port et destinés à fournir aux usagers du port les services qu'ils attendent à terre,
 - le sous-secteur 1UPe correspond aux parties du port affectées au stationnement des véhicules, à l'aire de carénage et d'entretien des bateaux, **station d'avitaillement** ainsi qu'aux parties en eau du port,
 - le sous-secteur 1UPf a vocation à recevoir des équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire (yacht-club, slip de mise à l'eau),
 - le sous-secteur 1UPhn a vocation à recevoir des équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire - les constructions destinées à l'artisanat, au commerce de détails et à l'industrie relatives à des activités nautiques et portuaires exclusivement,
 - le sous-secteur 1UPg correspond aux limites de Port Grégau sur l'étang du Ponant, enregistré comme tel aux affaires maritimes,
- le secteur 2UP qui identifie les emprises actuelles et futures du canal du Rhône à Sète.

La zone est en tout ou partie concernée par les zones inondables du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) telles que figurant sur le plan annexé (Pièce n°VI-1).

SECTION 1 – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURE D'ACTIVITES

1-1 Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

§ 1 - Occupations et utilisations du sol interdit :

1) La zone UP est une zone réservée aux équipements et activités portuaires. Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas directement liées à ces équipements et activités telles que définies au § 2 ci-dessous et notamment :

- la création de terrains de camping et de caravanage,
- les garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs,
- les parcs résidentiels de loisirs, les villages de vacances et les habitations légères de loisirs,
- la création de terrains pour la pratique des sports ou loisirs motorisés,
- la création de parcs d'attractions et de golfs,
- les dépôts de véhicules hors d'usage,
- l'ouverture et l'exploitation de mines et carrières,
- les parcs éoliens et photovoltaïques

2) Dans les zones inondables, sont en outre interdites les occupations et utilisations du sol visées au règlement du PPRI en vigueur (Pièce n°VI-1) en fonction du type de zone (R, B ou Z).

§ 2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions :

1) En secteur 1UP :

Seuls sont admis les ouvrages, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation des ports ou de nature à contribuer à l'animation et au développement de ceux-ci. Outre les équipements strictement liés à l'exploitation des ports (capitainerie, chantiers naval, hall d'hivernage, etc), ce secteur permet d'accueillir **éventuellement** des équipements bâtis, yacht-club, aquarium marin, club nautique, restaurant et tous établissements et installations en rapport avec l'activité du port, avec la valorisation des activités et industries nautiques et ceux destinés à fournir aux usagers du port les services et l'animation qu'ils attendent à terre.

Le secteur 1UP se décompose en 8 sous-secteurs admettant respectivement les occupations et utilisations du sol définies ci-dessous :

a) Sous-secteurs 1UPa et 1UPb :

- les constructions destinées à l'artisanat et au commerce de détail, à l'industrie et relatives à des activités nautiques et portuaires

b) Sous-secteurs 1UPc, 1UPc1 et 1UPd :

- les équipements bâtis, yacht-club, aquarium marin, club nautique, restaurant, **centre nautique** et tous établissements et installations en rapport avec l'activité du port et destinés à fournir aux usagers du port les services qu'ils attendent à terre, **hébergement hôtelier, hôtels.**

c) Sous-secteur 1UPe :

- aucune construction de bâtiment ou aménagement n'est autorisée autres que les édifices d'utilité publique et portuaires tels que WC ou poste de gardiennage, **stationnement, mise à l'eau, aire de carénage, station d'avitaillement**

d) Sous-secteur 1UPf :

- les équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire (yacht-club, slip de mise à l'eau)

e) Sous-secteur 1UPhn :

- **les équipements, constructions ou aménagements, artisanat et commerce de détail et activités de services relatives à des activités nautiques, ou portuaires ou à l'industrie nautique et la station d'avitaillement**

f) Sous-secteur 1UPg :

- les constructions liées au fonctionnement du port Grégau et aux activités sportives en rapport avec le plan d'eau (club d'aviron, école de voile par exemple).

2) En secteur 2UP :

Seuls sont admis les équipements nécessaires à la sécurité et à l'accessibilité du site ainsi que les travaux énumérés ci-après :

- les terrassements
- les chambres de dépôts
- les installations de chantier
- les équipements d'infrastructures
 - les ouvrages liés à l'activité fluviale
 - les travaux d'infrastructures nécessaires au développement du projet de liaison cyclable « Du Léman à la mer »

3) Excepté en secteur 2UP, les constructions à usage d'habitation et leurs annexes peuvent être admises si elles sont destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone et si elles sont réalisées simultanément ou postérieurement aux établissements auxquels elles sont liées.

4) Les affouillements et les exhaussements des sols sous réserve que ces travaux soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone.

5) Dans les zones inondables, les constructions, travaux et aménagements devront respecter les prescriptions du règlement du PPRI en vigueur (Pièce n°VI-1) en fonction du type de zone (R, B ou Z).

1-2 Mixité fonctionnelle et sociale

Sans objet

SECTION 2 – CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

2-1 Volumétrie et implantation des constructions

§ 1 - Emprise au sol

L’emprise au sol maximale des constructions est fixée comme suit, le pourcentage se rapportant à la superficie du terrain d’assiette de la construction ou de l’opération :

Secteur	Emprise au sol maximale
1UPa	Non réglementé
1UPb	Non réglementé
1UPc	90 %
1UPc1	90 %
1UPd	80 %
1UPe	Non réglementé
1UPf	50 %
1UPhn	70%
1UPg	10 %
2UP	Non réglementé

§ 2 - Hauteur des constructions

1) Définition de la hauteur :

La hauteur maximale des constructions est mesurée à partir de tout point du sol existant jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

2) Hauteur maximale :

Les hauteurs maximales des constructions sont fixées comme suit :

Secteur	Hauteur maximale	Nombre maximum de niveau
1UPa	12 mètres	
1UPb	6 mètres	
1UPc	8 mètres	R+1
1UPc1	8 mètres	R+1
1UPd	3,50 mètres	
1UPe	3,50 mètres	
1UPf	5 mètres	
1UPhn	9 mètres	
1UPg	6 mètres	
2UP	Non réglementé	

§ 3 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1) En secteur 1UP, comprenant l’ensemble de ses sous-secteurs :

* Implantation par rapport aux voies ouvertes à la circulation automobile :

Les constructions peuvent être implantées :

- a) soit à l'alignement des voies,
- b) soit en recul minimum de 5 mètres par rapport à cet alignement.
- c) non réglementé pour 1UPhn

* Implantation par rapport aux chemins piétonniers et espaces verts :

Toutes constructions, installations ou dépôts doivent être implantés en respectant un recul minimal de 4 mètres par rapport à l'axe des chemins réservés aux seuls piétons et deux roues.

Les équipements d'infrastructure peuvent être implantés différemment suivant leur nature.

2) En secteur 2UP :

Non réglementé

§ 4 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent être éloignées des limites séparatives d'au moins 5 mètres.

L'implantation en limite est possible lorsque des mesures sont prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe-feu).

Les équipements techniques d'infrastructure peuvent être implantés différemment suivant leur caractère.

§ 5 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Les constructions non contiguës doivent être distantes les unes des autres d'au moins 4 mètres.

2-2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

§ 1 - Prescriptions architecturales

1) Dispositions générales

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et paysages urbains. **Les constructions devront s'intégrer au front bâti déjà constitué et aux paysages dunaires.**

Afin de garantir un caractère d'ensemble à l'agglomération, les constructions doivent respecter les prescriptions suivantes.

2) Façades

~~Les soubassements en maçonnerie recevront un enduit de ton blanc. Seuls les stores-bannes ou les fermetures pourront être colorés avec une couleur vive.~~

L'objectif est de créer une architecture élégante, sobre et s'insérant parfaitement dans le paysage existant.

Une cohérence d'ensemble est recherchée. Il n'y aura pas de façade arrière. Les détails seront soignés. Les ouvertures et les menuiseries seront à travailler en parfaite intégration avec la façade.

Les bâtiments seront traités avec des matériaux classés « front de mer » résistants aux intempéries pour garantir leur pérennité telle que l'acier, le polycarbonate pour offrir de la transparence, l'aluminium ou le béton (le béton peut être matricé, banché, poli, lisse, brut ou teinté dans la masse.). Il sera accepté l'intégration d'éléments en bois naturel.

Le parement des façades sera de couleur blanche (RAL 9010).

Seuls les stores-bannes et les menuiseries pourront être colorés avec une couleur vive (rouge, vert, orange, bleu, grège).

Les menuiseries en PVC et en acier, ainsi que les descentes d'EP visibles en façade sont proscrites.

Les éléments en toiture devront être le moins visible possible.

~~Les bâtiments autres que les hangars seront traités en matériaux durables et esthétiquement en harmonie avec les lieux, tels que maçonnerie recevront un enduit blanc ou revêtement en bois naturel.~~

3) Couvertures

Les constructions seront couvertes en toitures terrasses ou à très faible pente.

4) Clôtures

* Sous-secteurs 1UPa - 1UPb :

Les clôtures ne sont pas obligatoires. Le cas échéant, elles seront constituées :

c) Soit d'une clôture dite "paddock" constituée de deux ou trois lisses en bois, dans leur ton naturel, supportées par des potelets en bois ou en béton, sans mur bahut, complétées ou non par un grillage rigide à maille rectangulaire de même hauteur que la paddock, placé côté intérieur, et doublée de haies vives ; les matériaux composites imitation bois, de couleur bois ou blanche, sont admis dans les mêmes conditions de mise en œuvre ;

d) Soit de panneaux soudés rigides à maille rectangulaire de 2 m de haut maximum, de couleur noire ou blanche, éventuellement doublés d'une haie vive.

En toutes hypothèses, les haies vives seront constituées d'essences choisies parmi la liste annexée au présent règlement.

* Sous-secteurs 1UPc, 1UPc1 et 1UPd :

Les clôtures seront du type dit "paddock" constituées par deux ou trois lisses en bois dans leur ton naturel, supportées par des potelets en bois ou en béton, sans mur bahut, complétées ou non un grillage rigide à maille rectangulaire de même hauteur que la paddock, placé côté intérieur et doublée de haies vives ; les matériaux composites imitation bois, de couleur bois ou blanches, sont admis dans les mêmes conditions de mise en œuvre.

En toutes hypothèses, les haies vives seront constituées d'essences choisies parmi la liste annexée au présent règlement.

La hauteur des portails dans la clôture n'excédera pas celle de la clôture. Ces portails pourront prendre appui sur des piles en maçonnerie dont le traitement sera de même nature que les façades de la construction sur le lot.

Les clôtures des constructions destinées à des activités techniques de type hangar du port ou liées à des équipements en lien avec les services portuaires (bureau levage, sanitaires) seront constituées :

- Soit de panneaux soudés rigides de 2 m de haut maximum, éventuellement doublés d'une haie vive, de couleur blanc, noir ou anthracite
- Soit de barreaudage acier ajouré de 2 m de haut maximum, de couleur blanc, noir ou anthracite

Sous-secteur 1UPhn :

Les clôtures devront disposer d'une opacité maximum de 70%, d'un matériau sobre et uni en évitant les surfaces lisses. Leur orientation et leur hauteur seront à adapter à leur emplacement aux abords des voies publiques de manière à favoriser leur intégration dans leur environnement proche et lointain.

5) Dispositions particulières aux sous-secteurs 1UPc, 1UPc1, 1UPd, 1UPe et 1UPf :

Les bâtiments réalisés dans ces sous-secteurs devront être esthétiquement en harmonie avec les bâtiments voisins et le caractère architectural de la ville. Ils seront construits en maçonnerie et en béton armé. Est interdit tout hangar en matériaux légers. Les enduits extérieurs seront en enduit blanc ou éventuellement en revêtement bois. Les bâtiments seront couverts en terrasse.

§ 2 - Prescriptions relatives aux éléments de paysage identifiés au titre de l'article L151-19

Les prescriptions sont définies au 2-2 de la Section 1 du Titre II du présent règlement.

2-3 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

1) Dispositions générales

Les coupes et abattages d’arbres dans le périmètre du site classé doivent faire l’objet d’une autorisation préalable dans les conditions visées par la législation relative aux sites et monuments naturels.

Les coupes et abattages d’arbres dans le périmètre du site inscrit doivent faire l’objet d’une déclaration préalable dans les conditions visées par la législation relative aux sites et monuments naturels.

En dehors du site classé et du site inscrit, les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

En toutes hypothèses, les plantations seront constituées d’essences choisies parmi la liste annexée au présent règlement.

2) Obligations en matière de réalisation d’espaces libres et de plantations

Les espaces libres seront traités en jardins d'agrément et maintenus en bon état d'entretien et plantés à raison d'un arbre par 100 m².

Le secteur 1UPhn concernant la halle nautique est dispensé de la réalisation d’espaces libres et de plantations car il s’agit d’un secteur d’activités et de manutention impliquant des emprises variables.

2-4 Stationnement

§ 1 - Stationnement des véhicules motorisés

Le stationnement des véhicules est assuré au droit des terre-pleins portuaires.

Les besoins minima à prendre en compte sont :

1) En sous-secteur 1UPc1 :

Destinations et sous-destinations des constructions	Besoins minima
Hébergement hôtelier et touristique :	0,70 place de stationnement par chambre

2) En sous-secteur 1UPg :

Destinations et sous-destinations des constructions	Besoins minima
Logement :	1 place de stationnement par logement
Hébergement hôtelier et touristique :	0,70 place de stationnement par chambre
Autres :	Une surface de stationnement au moins égale à 20 % de la surface de plancher de l’établissement

3) Autres secteurs et sous-secteurs :

Non réglementé

§ 1 - Stationnement des vélos

Non réglementé

SECTION 3 – EQUIPEMENTS ET RESEAUX

⇒ Cette section ne fait pas l’objet de modification.

5.4. Synthèse des modifications

Les éléments modifiés du PLU sont synthétisés ci-dessous :

Caractère de la zone

- Mention de la station d’avitaillement dans le sous-secteur 1UPe

En section 1 – Destination des constructions, usages des sols et nature d’activités

- Mention du centre nautique admis et modification de la dénomination « hébergement hôtelier » par hôtel dans les sous-secteurs 1UPc, 1UPc1 et 1UPd
- Mention du stationnement, mise à l’eau, aire de carénage dans le sous-secteur 1UPe
- Rajout d’un sous-secteur 1UPhn a vocation à recevoir des équipements ou aménagements liés à l'activité portuaire - les constructions destinées à l’artisanat, au commerce de détails et à l’industrie relatives à des activités nautiques et portuaires exclusivement et à la station d’avitaillement

Section 2 – Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

- Précision apportée sur l’emprise au sol maximale des constructions pour la sous-section 1UPhn nouvellement créé (70%)
- Précisions apportées sur les hauteurs maximales des constructions : modifiées pour 1UPc (8 mètres et nombre maximum de niveaux R+1) et précisée pour la sous-section 1UPhn nouvellement créé (9 mètres)
- Précision apportée sur l’implantation par rapport aux voies ouvertes à la circulation automobile non réglementé pour la sous-section 1UPhn nouvellement créé
- Précision apportée en sous-secteur 1UPc sur l’éloignement des constructions vis-à-vis des limites séparatives (au moins 4 mètres)
- Précisions apportées sur les prescriptions architecturales des constructions qui devront s’intégrer au front bâti déjà constitué et aux paysages dunaires.
- Précisions apportées sur les façades et leur colométrie et qui devront être traitées en matériaux durables et esthétiquement en harmonie avec les lieux, et de teinte blanche
- Précisions apportées sur les clôtures en sous-secteur 1UPc qui permettent le barreaudage acier
- Précisions apportées sur les clôtures en sous-secteurs 1UPhn qui devront disposer d’une opacité maximum de 70% et adapter leur orientation et leur hauteur à leur emplacement aux abords des voies publiques.
- Précisions apportées sur les obligations en matière de réalisation d’espaces libres et de plantations pour le secteur 1UPhn concernant la halle nautique (dispense de la réalisation d’espaces libres et de plantations car il s’agit d’un secteur d’activités et de manutention impliquant des emprises variables).

ANNEXES (DOSSIERS ANNEXES SEPARES AU FORMAT DEMATERIALISE SUR CLEF USB)

LISTE DES ANNEXES JOINTES AU DOSSIER

- ANNEXE 1 : BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE
- ANNEXE 2 : DOSSIER D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (DAEU)
- ANNEXE 3 : BILAN DE CONCERTATION
- ANNEXE 4 : AVIS MRAE
- ANNEXE 5 : AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
- ANNEXE 6 : PLAN GRAPHIQUE APRES MODIFICATION