

LA BALLADE

le long du Port...

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

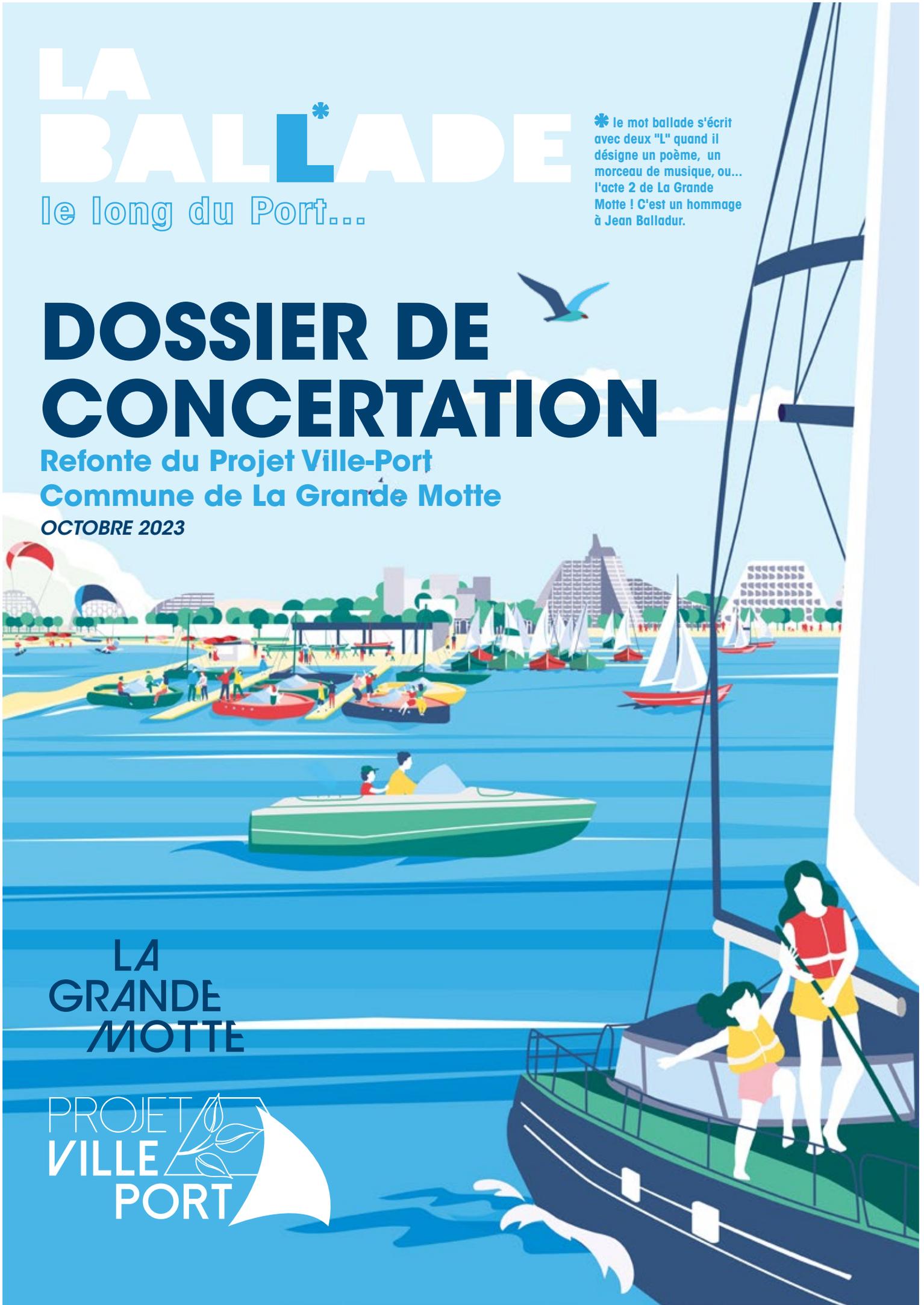
DOSSIER DE CONCERTATION

Refonte du Projet Ville-Port
Commune de La Grande Motte

OCTOBRE 2023

LA
GRANDE
MOTTE

PROJET
VILLE
PORT





SOMMAIRE

- 01** **PAGE 04**
LA CONCERTATION PRÉALABLE
OBJECTIFS ET PRINCIPES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION
LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
- 02** **PAGE 06**
LE PROJET VILLE-PORT REFONDÉ
LES OBJECTIFS DU PROJET ET SES AMBITIONS
LA LOCALISATION DU PROJET
LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET
LE PLAN PROJETÉ
LES ACTEURS DU PROJET
LE COÛT ESTIMATIF DU PROJET
LE PLANNING DU PROJET
- 03** **PAGE 20**
LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES
SUR LE VOLET PORTUAIRE
SUR LE VOLET LOGEMENTS
SUR LE VOLET ESPACES PUBLICS
LES GRANDS ÉVITEMENTS OBTENUS SUR LE PROJET
- 04** **PAGE 22**
**LA MISE EN COMPATIBILITÉ
DU DOCUMENT D'URBANISME**
- 05** **PAGE 23**
**APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES
SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET ET DE LA MISE
EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME**
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE
PRINCIPAUX EFFETS PRESSENTIS ET MESURES ENVISAGÉES



01

LA CONCERTATION PRÉALABLE

01-1_ OBJECTIFS ET PRINCIPES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

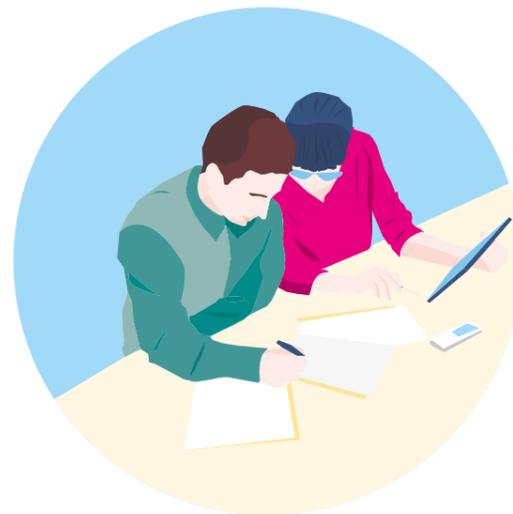
Conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme, la concertation préalable doit permettre au public (habitants, associations locales et autre personne concernée) d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui seront enregistrées et conservées par la commune.

Elle s'organise pour donner la parole aux riverains, entreprises, associations, habitants de La Grande Motte. Elle vise à favoriser la compréhension du projet et à recueillir l'expression et les propositions des uns et des autres pour enrichir son élaboration.

Cette concertation préalable constitue une première étape permettant au maître d'ouvrage d'arrêter son projet pour poursuivre les études et de le soumettre ensuite à enquête publique.

LA PRÉSENTE CONCERTATION PORTE SUR :

- La refonte du projet ville-port
- La mise en compatibilité du document d'urbanisme, qui découle du Projet Ville-Port.



POURQUOI CONCERTER ?

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

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

La concertation se déroulera du 25 octobre au 24 novembre 2023. Durant cette période plusieurs supports seront disponibles pour prendre connaissance du dossier et faire part de ses observations :

- Mise à disposition d'un **REGISTRE PAPIER** en mairie de La Grande Motte (en accès libre dans le hall de l'Hôtel de ville, aux heures habituelles d'ouverture)
- Mise à disposition d'un **REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ** sur le site internet de la Ville lagrandemotte.fr
- Mise à disposition d'une **ADRESSE E-MAIL** concertationvilleport@lagrandemotte.fr
- Informations sur le site internet de la commune et sur son journal municipal
- **Organisation d'une réunion publique, qui se tiendra le 24 novembre à 18h30 au Palais des Congrès Jean balladur.**

Le présent dossier sera consultable en version papier en mairie et mis à disposition sur le site internet de la ville.

Par ailleurs la commune a également édité un carnet de la concertation au format numérique accessible depuis le site internet de la ville et le site dédié au projet et au format papier disponible à l'accueil de l'Hôtel de ville.

01-2_ CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION

Le présent dossier de concertation comprend :

- les objectifs et caractéristiques principales du projet et du plan, y compris son coût estimatif
- le plan et le programme dont le projet découle ainsi que les évolutions envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU
- la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté
- un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement
- une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées.

01-3_ LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Au terme de la concertation, un bilan de la concertation - sur la base de l'ensemble des contributions exprimées - sera dressé et approuvé par la commune de La Grande Motte. Ce bilan sera mis à disposition sur le site internet de la collectivité et sera joint aux dossiers d'enquête publique. L'enquête publique du projet sera un nouveau temps d'information et de recueil de l'avis du public sur le projet et la mise en compatibilité du document d'urbanisme, complétée des résultats de la concertation préalable et affinée des résultats des études techniques à venir (étude d'impact et évaluation environnementale notamment).



02

LE PROJET VILLE-PORT REFONDÉ

02-1_ LES OBJECTIFS DU PROJET ET SES AMBITIONS

La Commune de La Grande Motte mène depuis plusieurs années un projet ambitieux et d'envergure pour la ville dénommée Ville-Port, dont la version initiale se déployait au tour de 4 axes : l'extension du port, la requalification des quais et espaces publics, l'extension de la presqu'île Baumel et l'aménagement d'un nouveau quartier d'habitation.

Une première concertation avait été menée en deux phases, en 2016 et en 2018, portant sur la globalité du projet tant sur sa partie portuaire que sur la partie urbaine de la Colline, ces deux composantes étant intimement liées, la première conditionnant la seconde.

En 2019, la Ville a tiré le bilan de la concertation et à acter la poursuite de la réalisation du Projet Ville-Port. Les études opérationnelles du projet ont été poursuivies et ont permis d'affiner les modalités de réalisation et le coût du projet. Les autorisations requises ont été déposées en 2021.

Toutefois le contexte inflationniste mondial 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.**

LE PROJET VILLE-PORT, PENSÉ POUR LES ENJEUX DE 2050

Le projet répond à des besoins stratégiques comme la création de logements, la création d'emploi, le développement économique dans le domaine du nautisme. Il dresse aussi une perspective d'évolution pour notre ville, respectueuse du geste balladurien mais empreinte d'une nécessaire modernisation.

UN PROJET PENSÉ POUR LE PORT

→ SÉCURISATION 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.

→ AMÉLIORATION DES SERVICES PROPOSÉS AUX USAGERS :

Réaménager le port afin d'offrir une grille de mouillage plus adaptée à la demande. Le projet intègre également la création d'une annexe de la capitainerie, la construction de nouveaux sanitaires plaisanciers, le développement de solutions 2.0 pour une gestion optimisée du port.

→ RÉNOVATION DE L'AIRE DE CARÉNAGE ET DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES :

Un port vertueux 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.

UN PROJET PENSÉ POUR LE NAUTISME ET LA PLAISANCE

Avec le Projet Ville-Port, la presqu'île Baumel devient une destination privilégiée pour les activités nautiques et la plaisance.

La Halle Nautique permet le regroupement d'entreprises au sein d'un seul bâtiment compact, aux normes et adapté.

Pour les amateurs de sports nautiques, le Projet Ville-Port prévoit le réaménagement des espaces de stockage du Centre d'Entraînement Méditerranée (CEM) et du Yacht Club de La Grande Motte (YCGM). La presqu'île Baumel confirme son statut de «spot» incontournable pour les riders en tous genres : windsurf, paddle, surf, kite avec l'aménagement d'un parking mutualisé plaisanciers et visiteurs.

UN PROJET PENSÉ POUR LA VIE PERMANENTE

Pour répondre aux attentes de logement, La Grande Motte crée avec La Colline, une offre de logements adaptés à la vie permanente et aux familles.

Près de 250 logements, dont un sur deux bénéficiant d'un dispositif de prix maîtrisé (en location et en accession), répartis sur trois îlots avec des commerces en rez-de-chaussée.



UN PROJET PENSÉ POUR L'ENVIRONNEMENT

Le Projet Ville-Port offre un écrin urbain hautement qualitatif, un espace de balade et de rencontre confortable à toute heure de la journée, tout en concourant à adapter les espaces publics aux enjeux du changement climatique.

Il poursuit les aménagements réalisés sur les Quais Pompidou et Tabarly, soit :

- Désimperméabilisation et renaturation des sols,
- Plantation de végétaux pour créer des îlots de fraîcheur tout le long de la **Ballade**,
- Favoriser les déplacements doux à travers la création d'une piste cyclable double sens,
- Limiter les vitesses et les rejets de CO2 en réduisant la taille des chaussées,
- Apporter une gestion dynamique des parkings entre plaisanciers et visiteurs.

UN PROJET REFONDÉ ET AMBITIEUX, DANS L'AIR DU TEMPS



PROJET VILLE-PORT 2021



PROJET VILLE-PORT 2023

Les objectifs du projet restent pour la plupart identiques à la version antérieure du Projet Ville-Port :

- Affirmer la centralité et l'urbanité de ce quartier en renouvelant l'image du port et de la ville dans le respect des principes fondateurs et les préceptes de Jean Balladur qui ont fait la renommée de la station, en assurant une cohérence urbaine au projet d'aménagement portuaire (équipements publics, espaces publics, commerces, formes urbaines, image, qualité) ;
- Concevoir des formes urbaines inspirées de la pensée balladurienne, à savoir reconstituer une modénature qui redonne un décor à l'architecture,
- 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 ;

- maintenir une continuité urbaine et paysagère hiérarchisée dans le réseau viaire tel qu'établi par son concepteur ;
- Rationaliser l'occupation de l'automobile et de son stationnement autour du port ;
- Raccrocher à la dynamique urbaine les équipements et événements 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.

CES OBJECTIFS SE DÉPLOIENT AUTOUR DE 4 AXES PROGRAMMATIQUES :

- 1** 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) ;
- 2** La poursuite de l'aménagement de la Balla*de avec la requalification des quais et des espaces publics périphériques, en repensant ces espaces publics afin de les adapter au changement climatique ;
- 3** 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 ;
- 4** La création du quartier de la Colline, un volume capable d'environ 240 logements pour répondre aux besoins en logement à l'année, complété par des services et commerces ; l'ensemble du quartier sera élaboré suivant des indicateurs bioclimatiques, offrant de nouveaux espaces publics dont la diagonale de la mer, qui ouvre de nouvelles perspectives depuis le parking d'entrée de ville vers la mer.

02-2_ LA LOCALISATION DU PROJET

Le projet est localisé sur le territoire de la commune de La Grande Motte, dans le département de l'Hérault, dans la région Occitanie Pyrénées - Méditerranée.

Le projet se situe au cœur de la commune, englobant le port et les espaces à proximité.



Le Projet Ville-Port et la mise en compatibilité du document d'urbanisme concernent la commune de La Grande Motte, dont le seul territoire est susceptible d'être affecté.

02-3_ LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

1 LE PORT EN PRÉALABLE : LA MODERNISATION ET LE VERDISSEMENT DU PORT

SÉCURISATION DU PLAN D'EAU ET DES OUVRAGES DE PROTECTION

LE PROJET INTÈGRE :

- La reprise et le rehaussement de l'ensemble des quais à 1,5 m NGF (aire de carénage, quai technique, pontons KLMNO, quai des douanes), actuellement en fin de vie, comprenant l'extension des quais au droit du Miramar, au droit de l'aire de carénage et au niveau du quai des douanes ;
- Confortement avec rehausse comprise entre 0,90m et 1,40 m selon le tronçon de la digue Ouest sur l'ensemble de son linéaire, dimensionné pour des houles de période de retour 100 ans, avec prise en compte de l'élévation du niveau marin lié au changement climatique sur la base du PPRi, offrant une meilleure protection de la presqu'île Baumel et de l'avant-port ;
- Le confortement de la digue Est (section portuaire) afin d'assurer sa pérennité (sans rehausse) ;
- Le comblement des fosses d'érosion présentes dans l'avant-port.

AMÉLIORATION DES SERVICES PROPOSÉS AUX USAGERS DU PORT

Le réaménagement complet du port sur sa partie Ouest permettra de proposer une grille de mouillage optimisée, afin de répondre aux besoins des catégories les plus demandées. Cette nouvelle grille permettra également une revalorisation du port depuis le Miramar, avec la création de trois nouveaux pontons

La reprise complète des pontons sur le périmètre Ville-Port comprendra le déploiement d'une gestion centralisée à la borne sur chaque ponton permettant ainsi un suivi et contrôle à distance des réseaux d'eau et électricité afin d'en améliorer la performance et la réduction des consommations.

PAR AILLEURS LE PROJET REFONDÉ INTÈGRE :

- La construction d'une annexe de la capitainerie à proximité de l'entrée de l'aire de carénage ;
- La construction de sanitaires plaisanciers, pour les plaisanciers des pontons KLMNO et de l'avant-port ;
- Une aire de carénage modifiée pour être en contact direct avec la future zone technique sur Baumel, concourant à la réduction des conflits d'usage sur l'avenue Robert Fages.



RÉNOVATION DE L'AIRE DE CARÉNAGE ET DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES

Le projet prévoit la mise en place d'un système de traitement des eaux de carénage dernière génération permettant d'améliorer grandement la qualité des eaux rejetées dans le Port ; ainsi que la mise en place de solution alternative limitant la consommation d'eau potable, de type boucle en circuit fermé ReUse, recours à l'eau brute, etc.

LE PROJET PRÉVOIT ÉGALEMENT :

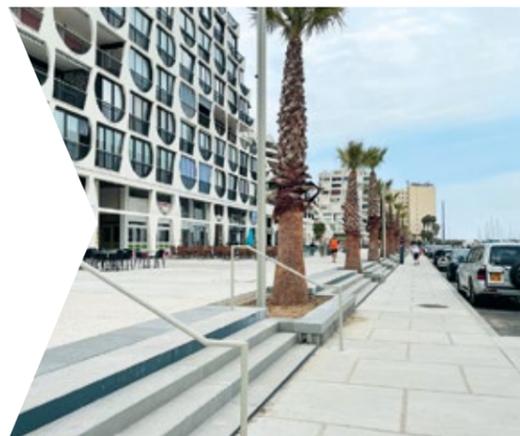
- Le remplacement et le déplacement de la station fixe de pompage des eaux grises et noires des bateaux, raccordées au réseau d'assainissement collectif ;
- La modernisation de la déchetterie portuaire et des espaces techniques dédiés à l'entretien du port ;
- Le déplacement et la mise aux normes de 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 ;
- Le remplacement et l'élargissement des deux darses et la rénovation de la cale de mise à l'eau, dimensionnées aux besoins actuels et apportant une capacité de levage plus importante sur les grandes catégories ;
- La renouvellement de l'ensemble des réseaux d'eau potable, électriques et fibres sur la partie portuaire.

► UNE BALLADE LE LONG DU PORT

Une promenade d'1km jusqu'à la plage du Couchant pour réenchanter La Grande Motte.



- Offrir au port une vitrine à ciel ouvert ;
- Imaginer ensemble un nouvel espace public pour la ville ;
- Réinventer son appropriation pour la faire vivre toute l'année ;
- Réunir le quartier du Couchant et celui du centre-ville.



► LE PORT, UN CENTRE-VILLE APAISÉ, ÉLARGI ET ANIMÉ



Redonner une place à chaque usager, pour toutes les vitesses.

- Organiser de nouveaux modes de déplacements ;
- Apporter un confort d'usage été comme hiver ;
- Changer l'image des quais et les connecter au centre ville.



► ORGANISATION ET RATIONALISATION DU STATIONNEMENT



Un schéma d'organisation garant d'un fonctionnement à l'année.

- Optimisation de l'offre de stationnement ;
- Réflexion sur la flexibilité et la réversibilité ;
- Poursuivre et accompagner les cheminements piétons.



Le projet poursuit les aménagements réalisés sur les Quais Pompidou et Tabarly, visant le confort des piétons et des modes doux, et d'offrir un écrin urbain hautement qualitatif au port.

Le projet concourt à adapter les espaces publics autour du port aux enjeux du changement climatique :

- Désimpermabilisation des sols afin de réduire les îlots de chaleur ;
- Plantations des quais pour permettre de rafraîchir la Ballade 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).



Zoom sur les plantations

Telle une oasis surgie des sables, La Grande Motte dispose d'une grande diversité d'espaces verts lui conférant le titre de station la plus verte d'Europe. Il aura fallu 50 ans pour que la station révèle tout son sens esthétique et devienne une ville Jardin. Un projet imaginé et réalisé grâce au génie d'un architecte visionnaire, Jean Balladur.

Fidèle à la conception du bâtisseur, le Projet Ville-Port répond également à la demande des habitants lors de la première concertation : planter plus d'arbres sur les quais. Il s'agit de planter pour rafraîchir la Ballade et anticiper le confort piétonnier au regard du réchauffement climatique.

- Mise en place d'une palette végétale capable de s'adapter aux contraintes climatiques,
- Gérer des hauteurs permettant une transparence visuelle entre les quais et la ville,
- Optimiser les essences entre arbres persistants afin de réguler la chute des feuilles et arbres caducs pour maintenir des espaces d'ensoleillement en hiver.

3 FAIRE DE LA PRESQU'ÎLE BAUMEL UNE DESTINATION PRIVILÉGIÉE DES ACTIVITÉS NAUTIQUES ET DE LA PLAISANCE



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 réaménagement des espaces de stockage du CEM et du YCGM,
- 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,
- L'aménagement d'un parking plaisanciers et visiteurs.

► UN PÔLE D'EXCELLENCE

Faire de La Grande Motte, une référence dans le milieu du nautisme.

- Un savoir faire mis en valeur ;
- Rendre le port à tous les Grand-Mottois, un espace de qualité ;
- Rapprocher les acteurs de l'activité nautique et ceux de la pratique sportive.



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 sculptés par les indicateurs bioclimatiques, et répartis sur 3 îlots, 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 accession).

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

► FAIRE VIVRE LA STATION BALNÉAIRE TOUTE L'ANNÉE

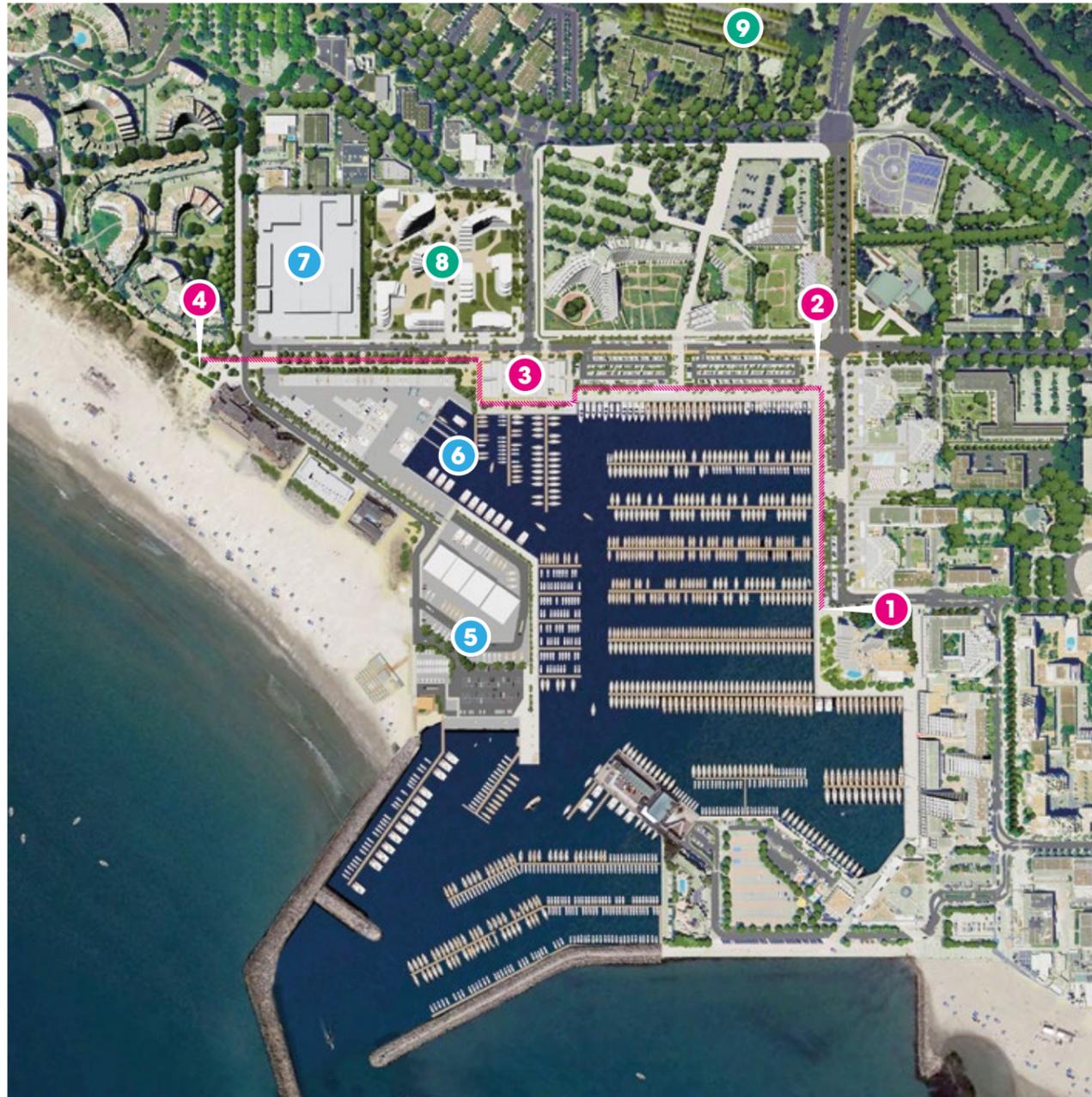
Renforcer une dynamique de mutation de La Grande Motte vers une ville durable.

- Nouvelle offre de logements adaptée aux actifs et familles ;
- Renforcer la dynamique commerciale.



02-4_ LE PLAN PROJÉTÉ

Entre héritage balladurien et prise en compte des enjeux climatiques, le projet s'inscrit dans une amplification de l'état existant. La refonte du projet s'inscrit dans la continuité du lien ville-port déjà engagé : modernisation des installations portuaires avec l'optimisation de la grille de mouillage, la requalification de la presqu'île Baumel, vitrine du nautisme, la Colline, pièce manquante dans la ligne de ville avec ces nouveaux logements de qualité pour accueillir des familles et la **Ballade** continue et fertile le long du port jusqu'à la plage du couchant.



Légende :

1 La **Ballade** le long du port du centre-ville au Couchant.

2 Place d'entrée de ville ; une nouvelle vue sur le port depuis l'Avenue de Montpellier.

3 Le Miramar conforté.

4 Aménagement de la Place du Couchant.

5 La presqu'île Baumel, pôle d'excellence autour de l'activité nautique, au plus loin des habitations.

6 Modernisation des installations portuaires et adaptation de la grille de mouillage.

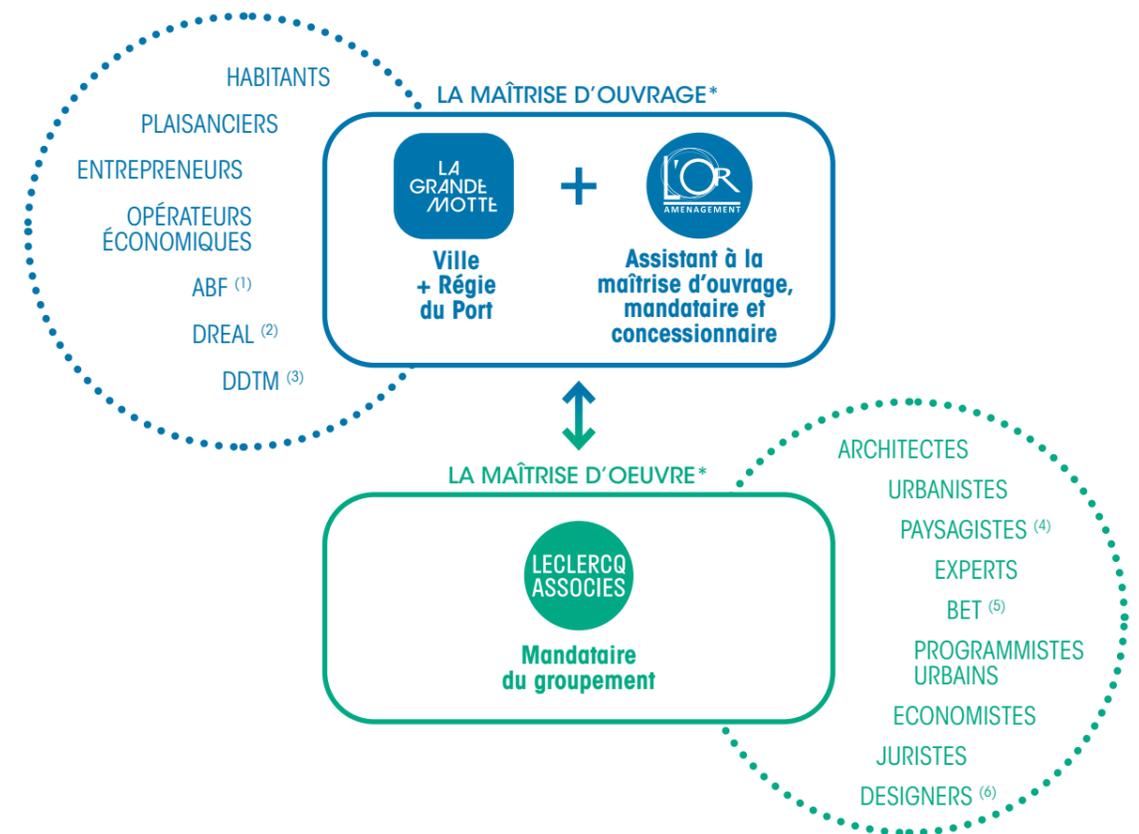
7 Maintien des activités en place. Reconfiguration et intégration de la zone.

8 Faire la part belle aux familles dans le nouveau quartier résidentiel : la Colline. Plus de 240 logements dont 1 sur 2 à prix maîtrisé.

9 Le parking des Peupliers, de 800 places gratuites, pour désengorger le centre-ville et améliorer l'accessibilité au port et aux nouveaux quais aménagés.

02-5_ LES ACTEURS DU PROJET

Afin de vous permettre d'identifier les rôles de chacun, nous avons préparé un schéma répartissant missions et champs d'action des partenaires.



* La Maîtrise d'Ouvrage : commanditaire et décisionnaire du projet qui établit le programme, les échéances, le budget...

* La Maîtrise d'Oeuvre est en charge de la conception du projet et du suivi de sa réalisation.

(1) ABF : Architectes des Bâtiments de France

(2) DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

(3) DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

(4) Paysagistes : concepteurs des projets d'aménagements extérieurs et d'espaces paysagers

(5) BET : Bureau d'Etudes Techniques. Experts en environnement, réseaux, mobilité et activité portuaire

(6) Designer : concepteur de mobilier urbain

02-6_ LE COÛT ESTIMATIF DU PROJET

LE COÛT ESTIMATIF DU PROJET EST ÉVALUÉ À 68 M€ :

→ 25 000 k€ pour le budget du port (rénovation et modernisation des infrastructures du port),

→ 13 000 k€ pour le budget général (quais Pompidou/Tabarly, avenue Robert Fages partie Est),

→ 30 000 k€ pour la concession (Baumel, avenue Robert Fages partie Ouest, Colline, Halle nautique, Capitainerie annexe).



03

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES LE CAS ÉCHÉANT

03-1_ MODERNISATION ET RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Ce premier axe programmatique, apprécié dans sa globalité, ne peut être analysé par l'étude de solution alternative, les travaux envisagés étant rendus indispensables de par l'âge des infrastructures portuaires.

L'absence de mise en œuvre du projet serait préjudiciable à la pérennité des ouvrages de protection et aggraverait le risque vis-à-vis du risque inondation par submersion marine ; ainsi qu'à la mise aux normes nécessaire de services comme la déchetterie, le traitement des eaux de carénage et empêcherait la mise en place de solutions vertueuses (gestion des consommations à la borne, réutilisation des eaux de carénage, etc.).

CAS DU DÉPLACEMENT DE L'AIRE DE CARÉNAGE

Une solution alternative envisagée a été de déplacer l'aire de carénage sur l'Esplanade Baumel : outre son coût estimatif, supérieur à une rénovation de l'existant, cette option aurait nécessité d'étendre la plateforme Baumel sur la plage pour pouvoir y accueillir la nouvelle aire de carénage et la halle nautique.

03-2_ MODERNISATION ET RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

La zone technique a fait l'objet d'une analyse multicritère sur deux scénarii établis :

- Scénario I « déplacement de la zone technique sur l'esplanade Baumel » ;
- Scénario II « déplacement de la zone technique en partie sur l'esplanade Baumel ».

→ **Le scénario I** implique le départ du groupe GLY de la commune, l'esplanade Baumel n'offrant pas suffisamment d'espace pour que le groupe puisse restructurer son activité, sauf à agrandir l'esplanade sur la plage; ce qui s'est avéré aller à l'encontre du ZAN (zéro artificialisation nette). Ce départ du groupe GLY de la commune serait préjudiciable, s'agissant d'un acteur majeur dans l'économie maritime et nautique (emplois, attractivité de la commune, consolidation du tissu socio-économique, outil de promotion touristique et de valorisation d'une image de marque).

→ **Le scénario II** apparaît ainsi le plus favorable pour répondre aux ambitions du projet de réorganiser la zone technique en lien avec les surfaces disponibles dans les emprises du projet. En effet, ce scénario permet de moderniser la zone technique et les activités économiques en lien avec le nautisme, tout en réduisant les nuisances (notamment sonores) vis-à-vis des riverains par son déplacement en partie vers l'esplanade Baumel, tout en maintenant GLY sur son site actuel et lui permettant de se redéployer.

03-3_ COLLINE LOGEMENT

A l'horizon 2030, la commune est tenue par le SCOT de produire près de 1300 logements, objectif ambitieux au regard du contexte naturel et réglementaire de la commune. Afin de répondre à des enjeux de ville permanente (rééquilibrage démographique, offre de logement adaptée aux attentes contrairement à une grande partie du parc actuel, etc.), une réflexion d'intégration de logement s'est naturellement greffée au projet portuaire. Une analyse multicritères a comparé trois scénarii de construction :

- Scénario I « Création de logements sur les esplanades Baumel et Justin » ;
- Scénario II « Création d'un nouveau quartier sur l'actuelle zone technique » ;
- Scénario III « Création d'un nouveau quartier sur une partie de l'actuelle zone technique ».

→ **Le scénario III** apparaît le plus favorable pour répondre aux ambitions du projet de développer une offre résidentiel durable, intégrée dans l'architecture balladurienne tout en restant dans les emprises actuelles existantes. En effet, ce scénario permet de regrouper les nouveaux logements en continuité du tissu urbain, et d'offrir de nouvelles liaisons douces entre la ville et le port tout en complétant le linéaire commercial.

→ L'utilisation de la totalité de la surface de la zone technique (**scénario II**) aurait conduit à un départ du groupe GLY, préjudiciable pour l'économie de la commune.

→ Enfin, l'absence de construction de logements sur les esplanades Baumel et Justin (**scénario I**) permet d'éviter l'aménagement de logements à proximité immédiate du littoral et de maintenir une vue dégagée sur la mer depuis la commune (impacts négatifs des volumétries et des hauteurs des bâtiments sur le front de mer).

03-4_ ESPACES PUBLICS

La requalification des espaces publics unifie le projet et offre un lien qualitatif entre les différentes composantes du projet : ces aménagements ne souffrent pas d'étude de scénario alternatif, la commune ayant à cœur de prolonger les aménagements actuellement en cours de réalisation et de finition sur les quais Pompidou et Tabarly et de les adapter au réchauffement climatique (végétalisation, désimperméabilisation, etc.).

Ceci afin d'offrir un parcours qualitatif autour du port pour tous les usages et mobilité, d'aménager avec des places, des nouveaux espaces publics vecteurs de lien social, d'améliorer grandement le confort de la **Ballade**, et de proposer une liaison homogène entre les différents programmes du projet (Baumel, Colline, aire de carénage, nouveaux bâtiments) et d'affirmation d'une centralité commerciale autour du Miramar.

L'absence de mise en œuvre du projet serait préjudiciable pour la qualité urbaine d'une partie du centre-ville et l'insertion de la partie Ouest, en cours d'achèvement, avec la partie Est, qui nécessite une requalification.



La mise en œuvre du Projet Ville-Port nécessite l'engagement d'une procédure dite de mise en comptabilité du document d'urbanisme, c'est-à-dire l'adaptation des dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) en vue de la réalisation de l'opération du Projet Ville-Port.

Les évolutions envisagées du PLU concernant la zone UP et sont :

RÈGLEMENT ÉCRIT

Le règlement de la zone UP sera complété par la création d'un sous-secteur UPhn 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 UPa, UPb, UPc, UPe, UPf sera également adapté afin de répondre aux besoins des aménagements et nouvelles constructions pour le Projet Ville-Port.

Le règlement de la zone 2N n'est pas modifié.

04 LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME

RÈGLEMENT GRAPHIQUE

Le plan de zonage sera modifié en vue de :

→ la création d'un sous-secteur UPhn 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.

→ l'adaptation des périmètres UP actuels avec le sous-zonage UPhn.

Les évolutions apportées portent seulement sur le plan de zonage et le règlement du PLU, elles ne concernent pas les OAP, ni le rapport de présentation.

05

APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET ET DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME

05-1_ PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

MILIEU PHYSIQUE

CLIMAT

La zone d'étude est soumise à un climat méditerranéen, chaud et sec en été et relativement doux en hiver. Le régime de vent dominant est de secteur Nord-Ouest avec une vitesse moyenne peu élevée. En mer au large de La Grande Motte, le Mistral n'est plus prédominant, et les vents de secteurs Nord-Ouest et Sud-Est sont les plus fréquents.

Le secteur de Montpellier fait partie des zones les plus ensoleillées de France avec un ensoleillement moyen annuel de 2 668h réparties sur 148 jours d'ensoleillement.

Le secteur est exposé à des orages et des rafales de vent parfois violentes, un ensoleillement notable, des phénomènes naturels qui vont s'accroître avec le changement climatique et qui seront à prendre en compte dans le cadre du projet.

TOPOGRAPHIE, BATHYMÉTRIE

La topographie moyenne est peu prononcée variant entre le niveau de la mer au sud (autour de zéro) et une altitude de 3 m NGF. Les zones urbanisées de La Grande Motte montrent une topographie plus élevée de 5 à 10 m voir plus, avec la présence d'immeuble d'habitation. La cote d'arasé de la digue Ouest du port est à 2,6 m NGF. Les quais actuels sont à la cote 1,3-1,4 m NGF. Les terre-pleins et la voirie sur le pourtour du port sont situés à une altitude inférieure à 2,0 m NGF.

La bathymétrie de l'aire d'étude présente des pentes et des profondeurs faibles. La ligne bathymétrique des 10 m se trouve à plus d'un kilomètre du rivage.

CONDITIONS HYDRODYNAMIQUES ET SÉDIMENTAIRES

Les courants sont atténués et faibles dans le golfe d'Aigues-Mortes. La hauteur médiane de houle de secteur sud-est au large de 0,8 m, qui arrive atténuée de secteur sud à la côte. L'agitation et le renouvellement des eaux du port sont faibles.

L'aire d'étude s'inscrit dans la cellule hydro-sédimentaire située entre Frontignan et l'Espiguette. Le transit littoral résultant au droit de l'aire d'étude rapprochée est orienté d'Ouest en Est, avec une accrétion d'environ 5000m³/an immédiatement à l'ouest du port.

SOL, SOUS-SOL ET EAUX SOUTERRAINES

L'aire d'étude s'inscrit sur des terrains remblayés à la construction de la commune, sur les sables plus ou moins limoneux de l'ancien cordon littoral ; et sur l'emprise de la masse d'eau souterraine suivante : « Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète » (FRDG102).

Cette masse d'eau souterraine, d'une superficie totale de 442 km², est à dominante libre. Son écoulement se fait globalement du Nord-Ouest vers le Sud-Est et sa perméabilité moyenne est de 2.10⁻⁴ m/s.

Elle est constituée par la plaine littorale et les étangs entre le Vidourle et l'étang de Thau, limitée au Nord par les massifs calcaires le long du pli de Montpellier et au Sud par la Mer.

Cette nappe est vulnérable au risque d'intrusion saline sur le littoral, à l'urbanisation et à l'agriculture (pollution par les nitrates et les pesticides).

Il est à noter que la commune de La Grande Motte n'est concernée par aucun périmètre de protection de captage réservé à l'alimentation en eau potable.

SÉDIMENTS

Les sédiments portuaires sont très envasés et globalement contaminés par le cuivre, les HAP et le TBT, principalement dans la partie nord du Port (>N1 en 2019). Ils sont assimilés à des déchets non inertes non dangereux en cas de gestion à terre (présence de sel et de quelques métaux) et ne présentent pas de toxicité pour l'environnement terrestre et marin. Les sables de la plage Ouest ne sont pas contaminés et constitués majoritairement de sable fin bien classé, avec au maximum 16% de particules fines <63µm.

EAUX SUPERFICIELLES ET EAUX CÔTIÈRES

L'aire d'étude est située à environ 1 km des masses d'eau superficielles les plus proches (Canal du Rhône à Sète, Etang de l'or, Etang du Ponant) et ne comporte pas de connexion hydraulique avec celles-ci. Elle s'inscrit sur l'emprise de la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète », en limite aval. Elle s'inscrit au sein de la masse d'eau côtière « Frontignan - Pointe de l'Espiguette ».

Les eaux côtières de l'aire d'étude éloignée présentent une mauvaise qualité microbiologique et des efflorescences d'algues toxiques ponctuellement. Elles comptent 4 zones conchylicoles classées, en qualité A pour le groupe 1 et en B pour les bivalves fouisseurs, et 3 non classées ou interdites. La qualité sanitaire des eaux de baignade est excellente et celle du port peut être dégradée ponctuellement.



RISQUES

La commune de La Grande Motte est considérée comme un Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive Inondation. Elle dispose par contre d'un **Plan de Prévention des Risques d'inondation et littoraux (PPRi)** approuvé le 16 avril 2014.

L'aléa de référence du PPRi pour la submersion marine en Languedoc-Roussillon correspond à un événement centennal. Pour le Golfe du Lion, le niveau marin de référence retenu est de + 2 m NGF. Les effets du réchauffement climatique sont pris en compte 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). Ainsi, **l'aléa de référence à l'horizon 2100 est de + 2,40 m NGF pour l'aléa submersion marine**, déterminé à partir du niveau marin de référence actuel auquel est ajoutée une élévation de 40 cm à horizon 2100.



EXTRAIT DE CARTE DU ZONAGE RÉGLEMENTAIRE DU PPRi DE LA COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE (SOURCE : PPRi, 2014)

Légende	
	Zone rouge de déferlement RD
	Zone rouge naturelle Rn
	Zone rouge urbaine Ru
	Zone rouge de précaution Rp
	Zone bleue urbaine Bu
	Zone bleue urbaine Bu 1
	Zone de précaution urbaine Zpu
	Zone de précaution résiduelle Z1
	Zone de précaution élargie Z2
	Limite zone Urbaine

Les **digues portuaires et les plages sont en zone d'aléa fort de déferlement (zonage RD)**. A l'intérieur du port, seuls les abords des quais sont en zone d'aléa fort (zonage Ru). Les autres secteurs terrestres de l'aire d'étude sont en zone d'aléa modéré ou d'aléa 2100 (zone de précaution urbaine).

La Colline et l'esplanade Baumel sont en zone urbaine Bu, où sont autorisés les constructions nouvelles sous réserve que le premier plancher soit calé au minimum à la cote 2,4 m NGF, les garages et pièces annexes à la cote 2,0 m NGF, les parcs collectifs de stationnement au sol sous réserve qu'ils ne créent pas de remblais et ne fassent obstacle à l'écoulement des crues.

Les digues portuaires et plages sont en zone d'aléa fort de déferlement (RD) du PPRi. A l'intérieur du port, seuls les abords des quais sont en zone d'aléa fort.

Le risque sismique est qualifié de très faible. L'aléa retrait et gonflement des argiles est faible.

Trois ICPE soumises à enregistrement sont présentes hors de l'aire d'étude rapprochée. Le principal enjeu dans l'aire d'étude rapprochée concerne la mise aux normes de la station d'avitaillement du port.

MILIEU NATUREL

Les principaux enjeux liés à la biodiversité terrestre, à l'échelle locale, sont les suivants :

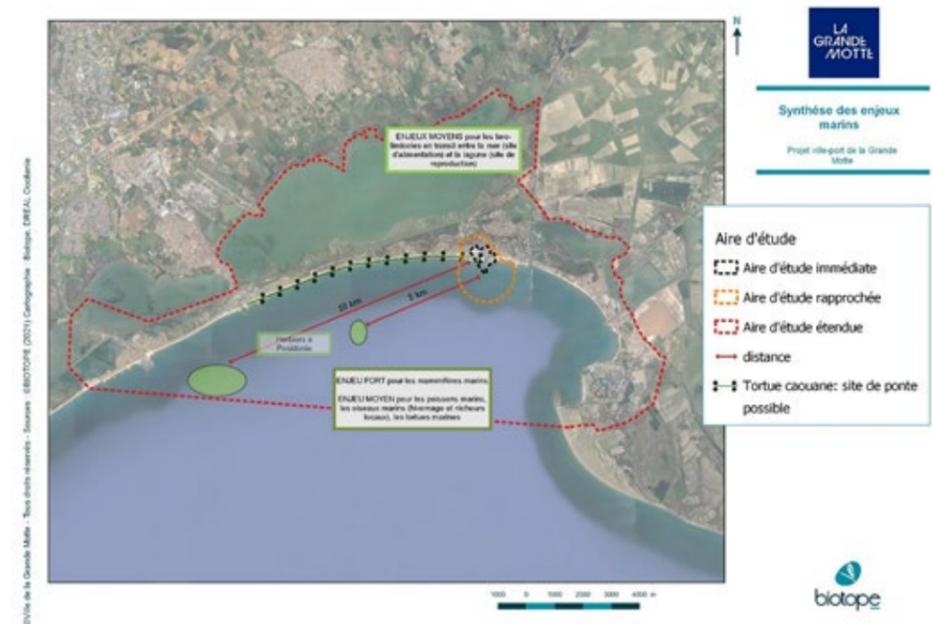
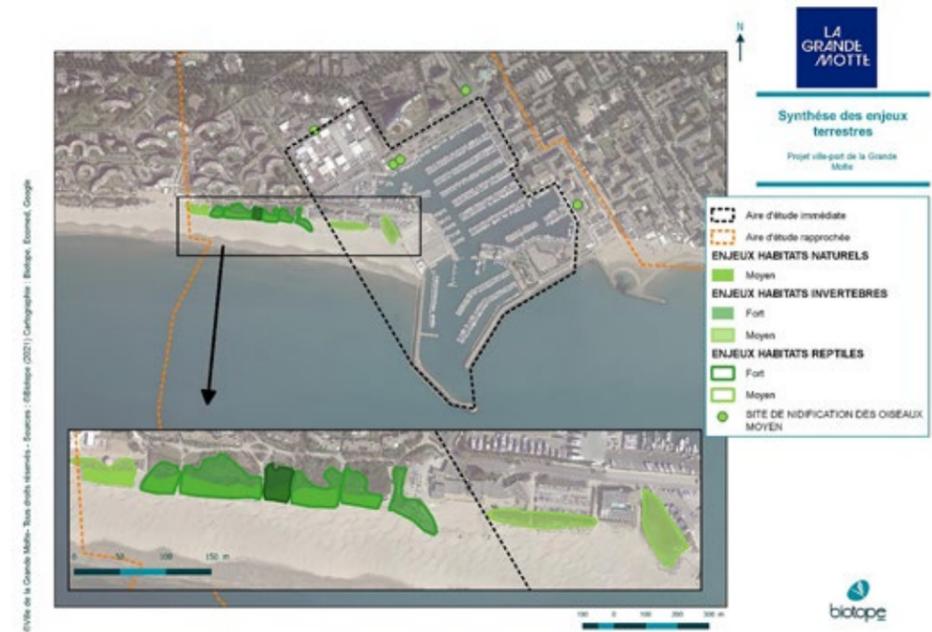
- Les dunes de la plage du Couchant qui abritent une biodiversité assez riche, avec certaines espèces patrimoniales comme le Psammotrome d'Edwards ;
- Les quelques alignements d'arbres et certains bâtiments autour du Port, favorables à certaines espèces d'oiseaux et de chauves-souris fréquentant les milieux urbains.

Les principaux enjeux liés à la biodiversité marine, à l'échelle locale, sont les suivants :

- Une fréquentation régulière du Golfe du Lion par le Grand Dauphin ;
- Une plage qui peut potentiellement être utilisée, bien que de façon occasionnelle, par la Tortue Caouanne comme site de ponte ;
- Des herbiers de Posidonie présents dans le Golfe d'Aigues-Mortes mais à des distances assez éloignées du Port ;
- Des étangs arrière-littoraux particulièrement favorables aux oiseaux liés aux zones humides.

Face à ces enjeux, le maître d'ouvrage a défini un certain nombre de mesures visant à éviter et réduire les impacts du projet sur la biodiversité. Parmi celles-ci, notons deux mesures fondamentales :

- Le périmètre du projet a été optimisé et prend désormais place principalement dans les emprises actuelles du Port. Cela permet ainsi de réduire significativement les risques d'impact sur les milieux terrestres et notamment les milieux dunaires favorables à la biodiversité. La plage ne sera en outre pas impactée réduisant les risques d'impact sur les potentiels sites de ponte des tortues ;



- Vis-à-vis des mammifères marins, sensibles au bruit des travaux dans l'eau, des mesures seront mises en place pour réduire l'empreinte sonore du chantier et limiter ainsi l'impact sur le Grand Dauphin.

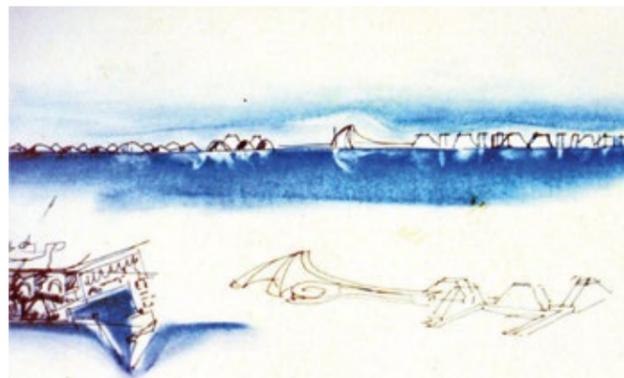
En complément de ces mesures en phase chantier, le projet prévoit également d'intégrer des éléments favorables à la biodiversité dans la conception du projet (installation de nichoirs, zones plantées perméable en milieu urbain pour favoriser la continuité écologique des sols, etc.).

PAYSAGE ET PATRIMOINE

PATRIMOINE CULTUREL

Le site du projet est compris dans le périmètre du Site inscrit qui couvre une large part du territoire communal. En revanche, le site du projet n'est pas compris dans le périmètre d'un monument historique.

PAYSAGE



Par son architecture, Jean Balladur s'est inspiré des reliefs environnant pour construire les bâtiments connus de la ville ; en particulier la représentation du Pic Saint-Loup à travers la grande Pyramide. Ce rapprochement architectural avec le paysage du Languedoc contribue à marquer le paysage grand-mottois en faisant naître un paysage maritime en tissant des liens entre mer et étangs, jusqu'à l'arrière-pays.

L'évolution conjointe de la pinède et de la ville a façonné les paysages singuliers de la ville-parc. Les composants de la ville, de la forêt et du littoral se mêlent et se définissent par une combinaison de plusieurs typologies :

→ La pinède est encore présente à proximité de l'étang du Ponant et le long de la D62. Au sein de la ville quelques morceaux de Pinède rappelle cette entité ;

→ La pinède habitée, il s'agit de l'entité majeure de la commune. La pinède se diffuse dans les tissus résidentiels, et transcende les limites entre propriétés publiques et privées ;



→ Les grands axes, bordés des fragments d'alignements de Pins et de pelouses nous rapprochent ces milieux à l'image des fairways. Ils dessinent une entrée de Ville magistrale. Les axes majeurs du centre villes sont composés de grands alignements de Pins parasol ;

→ Les voies douces, un réseau de cheminement piéton complémentaire des tracés des voies, permet des liaisons ombragées inter-quartiers :

→ Le littoral, se caractérise par un paysage ouvert, formé par un cordon dunaire protégeant la Grande Motte des coups de mer. Le projet sera le nouveau lien avec ce paysage du littoral ;

→ Les lagunes, aux bords des étangs ;

→ Le port, milieu à dominance minérale, s'insère de manière brutale entre les lignes du paysage de La Grande Motte.

Le projet s'attache à prendre en compte les composantes ci-avant décrites et les enjeux qui en découlent.



MILIEU HUMAIN

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

De manière générale, La Grande Motte est constituée d'une densité d'habitat importante entrecoupée d'un maillage paysager bien développé. Dans le cadre des documents de planification, La Grande Motte fait partie des communes à repeupler pour faire face au vieillissement de sa population. Ainsi, la ville doit accueillir une forte production de logements d'ici 2033, avec 1249 logements neufs prévus au SCoT.

La commune de La Grande Motte est particulièrement bien équipée. C'est une ville à part entière avec une offre scolaire complète (de la maternelle au lycée), une clinique mutualiste, une maison de retraite, de nombreuses infrastructures sportives de tout premier plan (dont un port d'environ 1600 anneaux et un golf de 100 ha), un palais

des congrès, un palais des sports, etc. ainsi qu'un certain nombre de services publics de proximité comme La Poste, un CCAS, etc.

La population permanente de La Grande Motte est de 8 882 habitants, et atteint environ 65 000 habitants en haute saison touristique. La commune compte 20 555 logements, dont près de 74% de résidences secondaires. Le tourisme représente une activité économique très importante.

DÉPLACEMENTS, ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORTS

Deux axes majeurs bordent le port : l'avenue Robert Fages le long du quai Eric Tabarly et l'avenue de Montpellier le long du quai Georges Pompidou. Les voiries sont dans l'ensemble surdimensionnées, et majoritairement dédiées à la circulation automobile et au stationnement. Les mobilités douces sont très présentes mais peu accompagnées.

Deux réseaux départementaux desservent La Grande Motte :

→ Hérault Transport, dont la ligne 106 relie La Grande Motte à Montpellier ;

→ Ed'Gard, dont la ligne C32 dessert La Grande Motte sur 2 arrêts : « le Port » et « les Cyclades ».

Le réseau de bus Transp'Or de l'Agglomération du Pays de l'Or propose plusieurs lignes de bus régulières ou saisonnières.

La ligne 4, mise en service en septembre 2019, relie les communes de La Grande Motte et de Carnon à la station de tramway Etang de l'Or (ligne 3).

L'aéroport International de Montpellier Méditerranée est situé à environ 9 km à l'ouest de La Grande Motte sur la commune de Mauguio. Il propose principalement des vols vers l'Europe et les villes françaises.

USAGES LIÉS AU LITTORAL ET À LA MER

Le port de La Grande Motte est le 5^e port du Languedoc Roussillon en termes de capacité. Géré en régie, il dispose de 1600 anneaux et la liste d'attente compte plus de 400 inscrits. Les services et équipements portuaires (station d'avitaillement, aire de carénage, parking et mise à l'eau, points propres, station de pompage des eaux grises et noires de navires, etc.) arrivent au bout de leur premier cycle de vie. Une des composantes premières du Projet Ville-Port est la modernisation et la restructuration de ces services et équipements portuaires.

Les plages de La Grande Motte sont réparties de chaque côté du port, sur tout le territoire communal. Elles sont labellisées Pavillon Bleu. Les lots de plage amodiés contribuent à

l'économie de la commune (chiffre d'affaires de 12 millions d'euros par an, emplois de près de 300 saisonniers).

Le projet concernera directement le port secteur Ouest, qui est un secteur attractif pour les activités nautiques et balnéaires. La sensibilité est forte.



Organisation du territoire

L'aire d'étude rapprochée n'est concernée par aucun périmètre de protection de captage réservé à l'alimentation en eau potable. Le réseau d'adduction provient de Carnon.

Le réseau d'eaux usées est séparatif mais vulnérable aux entrées d'eaux parasites par temps de pluie. Deux postes de refoulement sont présents autour du port. Le rejet des effluents traités se fait dans le canal du Rhône à Sète.

Le réseau pluvial est sous-dimensionné sur certains secteurs et présente un risque de pollution des milieux récepteurs.

CADRE DE VIE ET SANTÉ

Les niveaux sonores mesurés sont inférieurs à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit : l'ambiance sonore peut être considérée comme modérée. Le bruit routier est dominant. Il peut être observé une augmentation des niveaux sonores pendant l'été.

Globalement, la campagne de mesure de la qualité de l'air a conclu à une qualité de l'air plutôt bonne sur le secteur d'étude, avec des niveaux de fond relativement faibles en benzène et dioxyde d'azote. Les niveaux les plus élevés sont observés à proximité des différents axes routiers et en été.

Les filières de traitement des déchets sont identifiées dans le Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets de la Région Occitanie, la collecte est organisée par l'Agglomération du Pays de l'Or.

05-2_ PRINCIPAUX EFFETS PRESENTIS ET MESURES ENVISAGÉES

COMPOSANTE	NATURE DE L'EFFET	MESURE
Paysage et patrimoine		
Paysage	Impact visuel du chantier	<p>La construction du projet se fera dans le respect des éléments identitaires du site et dans un souci de protection de l'environnement, en tenant compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Des perceptions visuelles vers les éléments marquants et emblématiques du site : le port, la mer, les sites du levant et du couchant → Des éléments arborés de qualité (alignement d'arbres, boisements, parcs). Une grande vigilance est apportée dans le choix des espèces sélectionnées. Chaque espèce choisie est réputée résistante aux embruns, aux sols calcaires, et au sel. De plus, un mélange d'espèces à feuillage persistant et caduc a été choisi pour marquer la saisonnalité, améliorer le confort thermique et assurer une fonction de brise vent. Les arbres d'alignements des rues et des parkings constitueront une épaisseur au cordon méditerranéen → Des bâtiments et ensemble bâti de la station de La Grande Motte
Patrimoine culturel et paysager		→ Déplacement d'une partie de la zone technique au profit d'un aménagement urbain respectant les partis pris architecturaux de La Grand Motte
Contexte socio-économique	<p>Surplus d'activité économique lié au personnel du chantier</p> <p>Création ou pérennisation d'emplois</p> <p>Nuisances liées à l'emprise et aux accès au chantier</p>	→ Adaptation du calendrier et des horaires des travaux
Activités et usages liés à la mer	Perturbation des activités portuaires et balnéaires	<ul style="list-style-type: none"> → Sécurisation et balisage du chantier → Information des usagers → Fermeture des plages sous l'influence du panache selon la période, les travaux réalisés et les conditions hydrométéorologiques
Déplacements, infrastructures de transport	Perturbation temporaire des conditions de circulation et détérioration potentielle des chaussées lié à l'augmentation du trafic poids-lourds	<ul style="list-style-type: none"> → Etablissement d'un plan de circulation en phase travaux → Prise en compte des moyens de transports existants et futurs dans le plan d'aménagement → Développement du déplacement en modes actifs dans le plan d'aménagement
Cadre de vie, santé et salubrité publique	Emissions atmosphériques : pollution atmosphérique liée aux engins de chantier	<ul style="list-style-type: none"> → Limitation des émissions atmosphériques liées au chantier → Contribution à l'amélioration de la qualité de l'air en phase aménagée
	Nuisances sonores : travaux bruyants de battage, manipulation d'engins, terrassements, circulation d'engins	→ Atténuation de l'impact sonore du chantier
	Pollution lumineuse : éclairage du chantier en hiver (travaux en journée)	<ul style="list-style-type: none"> → Atténuation de l'impact lumineux du chantier → Amélioration du niveau d'éclairage en phase aménagée
	Déchets : Production de déchets de chantier, volume important de matériaux excédentaires	<ul style="list-style-type: none"> → Réalisation d'un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets → Réutilisation d'une partie des matériaux sur place

COMPOSANTE	NATURE DE L'EFFET	MESURE	
Milieu physique			
Climat	Emission de gaz à effet de serre des engins de chantier	<ul style="list-style-type: none"> → Maintenance et entretien réguliers des engins de travaux → Favoriser la réutilisation des matériaux et des sources locales pour les matériaux d'apports 	
Eaux côtières	<p>Augmentation de la turbidité des eaux</p> <p>Risque de pollution accidentelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Maintenance et entretien réguliers des engins de travaux → Mise en œuvre des dispositions générales limitant le risque de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux → Mise en place d'un barrage anti-turbidité → Lavage des matériaux de carrière → Reprise complète du système de traitement des eaux de carénage → Favoriser la désimpermeabilisation 	
Sols et sédiments	<p>Augmentation de la sédimentation</p> <p>Risque de pollution accidentelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Maintenance et entretien réguliers des engins de travaux → Mise en œuvre des dispositions générales limitant le risque de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux → Mise en place d'un barrage anti-turbidité 	
Milieu naturel			
Site Natura 2000	<p>Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l'introduction de bruits dans le milieu sous-marin</p> <p>Dégradation des habitats par modification des apports sédimentaires et pollution</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau → Mesures de réduction ou d'atténuation du bruit introduit dans l'eau → Balisage des zones sensibles avant travaux (dunes) et sensibilisation des entreprises → Création d'habitats artificiels pour les juvéniles au niveau de l'avant-port et à l'extérieur du port 	
Périmètres d'inventaires ZNIEFF			
Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)			
Autres zonages et périmètres			
Milieu naturel terrestre	Dunes fixées	Destruction ou dégradation d'habitat terrestre au niveau des emprises de travaux	<ul style="list-style-type: none"> → Adaptation du projet pour éviter au maximum ces milieux naturels → Balisage des zones sensibles avant travaux (dunes) et sensibilisation de l'entreprise → Adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles → Mise en place d'un plan lumière adapté → Intégration de nichoirs à oiseaux dans la conception du futur projet d'aménagement → Création de sites de nidification de substitution dans les bâtiments nouvellement créés
	Milieux arrière dunaires	Destruction ou dégradation d'habitat terrestre au niveau des emprises de travaux	
	Flore patrimoniale	Risque de destruction / dégradation des stations connues	
	Faune	<p>Destruction/dégradation des habitats d'espèce (dunes fixées) (site de nidification)</p> <p>Destruction d'individus en phase travaux</p>	
Milieu naturel marin	Habitats naturels et flore	<p>Diminution de la quiétude des habitats au cours de travaux</p> <p>Dérangement des espèces (dont cétacés) au cours de travaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau → Création d'habitats artificiels pour les juvéniles au niveau de l'avant-port et à l'extérieur du port
	Faune	<p>Diminution de la quiétude des habitats en lien avec l'introduction de bruits dans le milieu sous-marin</p> <p>Dégradation de la qualité des habitats marins</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau → Création d'habitats artificiels pour les juvéniles (type Biohut) au niveau de l'avant-port et à l'extérieur du port → Certification acoustique des ateliers de travaux → Mesures de réduction ou d'atténuation du bruit introduit dans l'eau

PROJET VILLE PORT

RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS SUR
PROJETVILLEPORT.FR

LA GRANDE MOTTE



architecture
contemporaine
remarquable

20
TERRE
DE JEUX
24



L'OR
AMENAGEMENT
développeur de projets



LECLERCQ
ASSOCIES

PARTENAIRES
FINANCIERS

