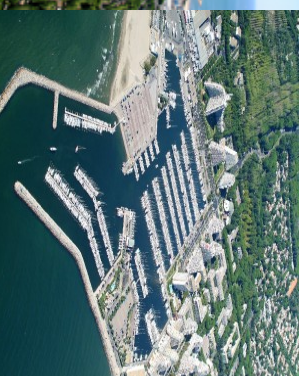


plu

Département de l'Hérault > Ville de **La Grande Motte**
Elaboration du **Plan Local d'Urbanisme**



II- Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

PLU approuvé par DCM du 23 mars 2017



Lebunetel
Architectes - Urbanistes



DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE

PLAN LOCAL D'URBANISME



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Lebunetel
Architectes - Urbanistes



DL Avocats

Terres Neuves
Aménagement et Urbanisme



SOMMAIRE



Avant propos

Page 3

Chapitre 1 : valoriser la commune par son patrimoine architectural, urbain végétal et paysager.

Page 4

Chapitre 2 : affirmer la fonction littorale de La Grande Motte

Page 15

Chapitre 3 : remettre en adéquation dynamique démographique et capacité d'accueil

Page 19

Chapitre 4 : définir une capacité d'accueil adaptée au fonctionnement urbain de La Grande Motte

Page 26

Avant propos

S'appuyant sur les enjeux révélés par le diagnostic, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) exprime les grands choix stratégiques voulus par la commune de La Grande Motte. Il marque la volonté des élus de « prendre la main » avec détermination sur le développement de la commune face à des tendances qui pourraient précipitamment, si rien n'était fait, mettre à mal certains atouts hautement stratégiques. Il s'affirme par conséquent comme :

- **un projet politique** visant à organiser, dans l'intérêt de tous, les rapports entre une population et le territoire sur lequel elle vit, avec un regard humaniste dans une dimension de développement durable ;

- **un projet prospectif** visant à organiser dans le moyen terme (d'ici 2030) ces rapports territoriaux. Ce sont les élus et la population qu'ils représentent qui sont les « maîtres du jeu » dans la mesure où ils définissent un scénario de développement territorial choisi et non subi.

- **un projet déclinable** à plusieurs échelles, selon les thématiques abordées (article L.151-5 du Code de l'Urbanisme) et les politiques qui les sous-tendent. En effet, le PADD définit les orientations générales :

- *des politiques d'aménagement,*
- *d'équipement,*
- *d'urbanisme,*
- *de paysage,*
- *de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers,*
- *de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.*

Il arrête par ailleurs les orientations générales concernant :

- *l'habitat,*
- *les transports et les déplacements,*
- *le développement des communications numériques,*
- *l'équipement commercial,*
- *le développement économique et les loisirs.*

Il fixe enfin les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

D É P A R T E M E N T D E L ' H É R A U L T
COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE
P L A N L O C A L D ' U R B A N I S M E

CHAPITRE 1 :
VALORISER LA COMMUNE PAR SON PATRIMOINE
ARCHITECTURAL, URBAIN, VÉGÉTAL ET PAYSAGER



Terres Neuves
Analyse et Valorisation des Territoires

Lebunetel
Architectes - Urbanistes

 **egis** DL Avocats

La station de La Grande Motte, cité balnéaire qui trouve son origine en 1963 dans la mission d'aménagement touristique du littoral Languedoc Roussillon, dite « Mission Racine » constitue une pièce maîtresse de ces aménagements littoraux pilotés par l'Etat et destinés au tourisme de masse.

Créée ex-nihilo, cette station balnéaire conçue par Jean Balladur puise ses fondements dans une lecture fine de l'environnement climatique ainsi qu'une volonté de créer un cadre urbain à l'échelle humaine accessible à toutes les couches sociales. « *Son angle d'attaque est de créer de la singularité et du dépaysement à l'adresse des touristes dans un lieu d'exception et non du quotidien, en préservant l'environnement* »¹.

Inspirée largement des préceptes de la Charte d'Athènes, la conception de Jean Balladur a su transcender les caricatures fonctionnalistes de cette charte pour développer une structure urbaine fluide attachée à la valeur humaine et sociale du paysage et de l'espace public qui en font aujourd'hui encore une de ses valeurs premières. L'architecture des Pyramides exprime par ailleurs une volonté de scénographier la silhouette maritime de la cité mais également une intention de pédagogie « sociale » à l'architecture contemporaine pour tous.

Conçue comme une unité urbaine complète à même de fonctionner en autarcie, la cité développe toutes les fonctions urbaines (politique, culturelle, culturelle) ainsi que des quartiers de typologies et formes urbaines distinctes. La qualité de cette conception urbaine exemplaire s'est vue récemment récompensée du Label Patrimoine du XXème siècle.

¹ Schéma Directeur de La Grande Motte C. Biecher – 2008

Presque 50 ans après, la Cité de La Grande Motte doit aujourd'hui faire face à une évolution significative de son contexte territorial d'une part mais également de son contexte social d'autre part, interrogeant ainsi sa capacité à muter a minima pour partie en une ville à part entière avec tout ce que cela entend en terme d'évolutions.

Ces nécessaires évolutions se doivent bien entendu de respecter le concept urbain de Jean Balladur ainsi que les équilibres en place.

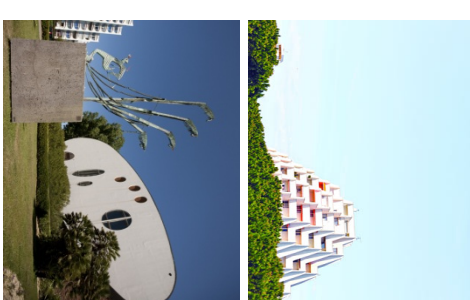
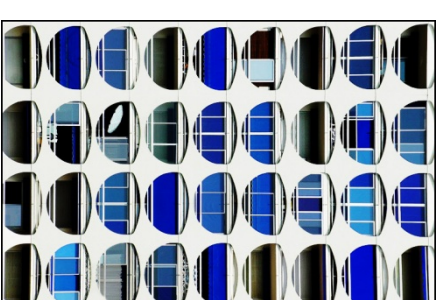
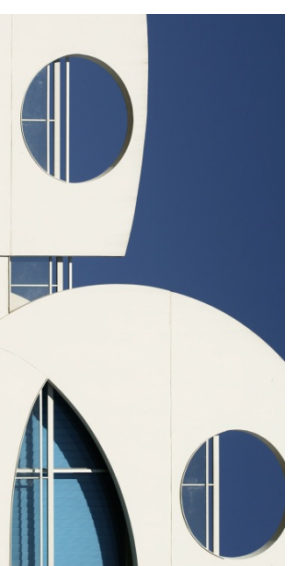


1.1 PERMETTRE L'EVOLUTION DE L'HERITAGE DE JEAN BALLADUR

Les questions révélées par ces enjeux d'évolution sont d'ordre :

- **sociales** dans la mesure où l'objectif de mixité sociale développé initialement par Jean Balladur s'est « gentrifié » au fil des années et ne répond ni plus aux aspirations initiales de la Cité ni aux différentes obligations réglementaires en vigueur à ce jour ;
- **fonctionnelles** dans la mesure où l'augmentation progressive des résidents permanents constate d'une manière nouvelle les équipements publics, le maillage des services à la personne qu'ils soient du domaine public ou privé ainsi que les questions de mobilité ;
- **techniques** dans la mesure où les typologies de logements et la qualité de la construction ne sont plus aux « canons » actuels et se révèlent des points durs tant dans une recherche d'optimisation technique énergétique que dans la capacité à accueillir des familles « sédentaires » ;
- **architecturales et urbaines** dans la mesure où la grande cohérence et qualité de la cité ne peut souffrir de modifications radicales risquant d'impacter de manière irréversible cette alchimie sensible conférant toutes ses qualités et son identité à la cité de La Grande Motte, dont l'histoire a pris forme autour de son port.

Le champ des possibles à ouvrir pour apporter des réponses opérationnelles à ces enjeux et questionnements doit bien être considéré au regard d'un objectif-chapeau qui est celui de **resituer la Cité de La Grande Motte dans une nouvelle dynamique territoriale et urbaine.**



L'organe vivant qu'est la Cité doit pouvoir être à même de continuer à évoluer et à répondre aux problématiques contemporaines sans toutefois perdre son âme.

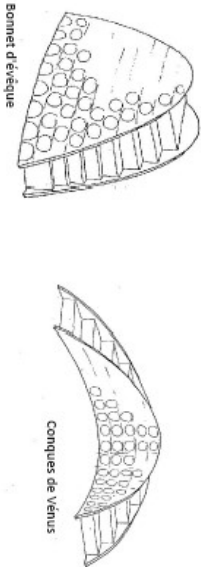
La labellisation Patrimoine du XXème siècle doit à ce titre être considérée comme une opportunité. Il en va de la pérennité de la cité de La Grande Motte.

Le PADD insiste toutefois pour que chaque réponse opérationnelle soit parfaitement encadrée par les « murs porteurs » de la cité, à savoir :

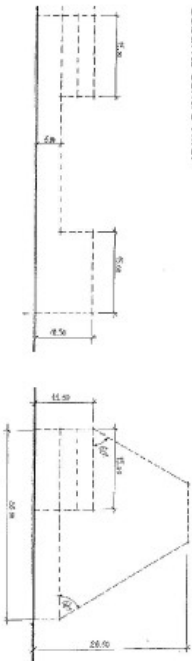
- **une structure urbaine en place qui développe une armature d'espaces publics fortement paysagers constituant le corps de la Cité.** A noter que cette armature est caractérisée dans ses 3 dimensions (hauteur, épaisseur et linéaire) et fortement liée à la prédominance des usages -notamment doux- qui lui sont attachés. Une autre caractéristique essentielle est la fluidité des parcours et mobilités qui relève de cette « liberté estivale » souhaitée par Jean Balladur ;
- **une qualité architecturale et une silhouette urbaine** qui font sens et identité. Chacun des 4 quartiers est caractérisé tant par sa forme urbaine, son architecture, que par son épannelage, exprimant chacun différemment les relations au cadre naturel du site, la relation à la mer... ;
- **un espace portuaire cœur du projet de la cité balnéaire.**

Illustration 1 - Figures architecturales et gabarits des quartiers de La Grande Motte

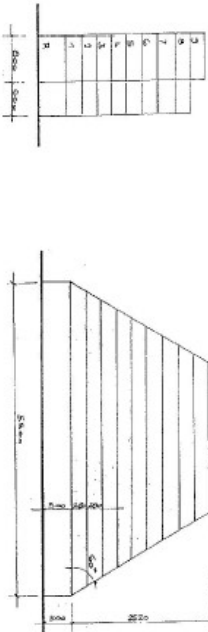
Figures architecturales du Couchant:



Gabarits centre ville:



Gabarits quartier du Levant:



Plan d'épannelage de la commune



Le PADD opte ainsi, à partir et dans le respect de ces fondamentaux, de travailler à une densification maîtrisée mais assumée du tissu urbain en valorisant d'une part, des sites identifiés comme potentiellement mutables (qu'ils soient privés ou publics) ainsi qu'à un confortement d'une structure multipolaire de la cité à partir des centralités existantes.

L'architecture à même d'être développée sur ces différents sites devra être au même titre que l'architecture existante innovante et exemplaire tant dans le vocabulaire développé que dans son rapport à l'environnement naturel de la cité.

Le PADD actant les bases d'une politique urbaine volontariste sur le patrimoine existant, insiste par conséquent sur :

- le fait que ce dernier demeure la référence identitaire de la cité ;
- la nécessité de définir pour chaque « geste architectural et urbain » un partenariat étroit avec les différents acteurs responsables du cadre patrimonial de la cité.

CARTE DES PRINCIPALES POLARITES

LEGENDE

- Limite communale
- Polarité majeure
- Polarité secondaire
- Polarité de proximité

Principales polarités économiques:

- Commerce et services aux personnes
- Commerce et services permanents
- Zone artisanale (Port)

Principales polarités d'équipements publics et de loisirs

- Polarité administrative
- Polarité culturelle et éducative
- Polarité sportive et de loisirs



I.2 CONFORTER LA STRUCTURE PAYSAGERE COMME ELEMENT FONDAMENTAUX DE LA COMMUNE

Comme évoqué dans le Schéma Directeur, « *avant la création de La Grande Motte, la nature était partout. Ainsi, dans la conception même de la ville, les bâtiments de béton blanc ont été pensés dans un écran de nature constitué de pins, d'arbres et de haies et potentialise et améliore ces qualités naturelles* ».

Le PADD fixe par conséquent comme objectif structurant la pérennisation de l'armature paysagère de La Grande Motte et la valorisation des **axes fondamentaux paysagers du projet de "la ville parc" de Jean Ballardur**.

Il s'agit bien ici d'identifier les zones végétalisées qui caractérisent les 120 hectares de la trame paysagère du projet de Ballardur, afin **d'assurer sa pérennité et son évolution au sein de la «ville durable» tout en permettant des actions spécifiques susceptibles de pallier à son obsolescence et aux dysfonctionnements qu'elle peut générer** (cloisonnement, envahissement, dégradation, impact visuel...).

La végétation haute/boisée représente une grande partie de la trame paysagère. Si son volume est à conserver, il est aussi important de pérenniser les fonctions qu'elle génère :

- **espace tampon** (vents, bruits, perceptions...) concernant le bois du Grand Travers et le boisement jouxtant la zone technique ;
- **accompagnement de voiries** sur les Avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et du Général Leclerc et de l'ensemble du maillage piétonnier et cyclable;

- **parcs urbains et limites spatiales d'espaces publics** (entrée Ouest Couchant, Square Avenue Plein Soleil, Point Zéro, Allée Cavière) ;

- **boisements récréatifs** notamment concernant le bois de Haute Plage, les bois du Ponant et le petit bois du Golf.

Les nombreuses **aires de stationnement**, majoritairement plantées de muriers-platanes, semblent qualitativement moins importantes. Bien que cette végétation caduque qui ne se développe pas au-delà de 6 m ne présente pas la même masse végétale, il paraît essentiel de la valoriser car elle :

- **est intégrée à cette structuration paysagère qui innerve pleinement la ville ;**
- **participe à la régulation des températures et de l'insolation d'espaces pratiques.**

Cette trame paysagère est aussi définie par **différents types de sol** (végétal ou minéral) soulignant clairement l'importance de la place du végétal dans les emprises privées et publiques.

Que ce soit à l'échelle du promeneur ou du plan masse général, l'élément végétal structure l'**armature urbaine de La Grande Motte et le paysage qu'il révèle s'affirme comme le premier patrimoine de la commune.**

Ici plus qu'ailleurs, le paysage n'est pas un décor. Il est l'expression d'un croisement entre des conditions naturelles et une volonté culturelle de haut niveau.





Légende:

- Limite communale
- VEGETATION - NATURE DES SOLS:
-  Végétation basse
-  Végétation haute / zone boisée
-  Sol minéral Privé
-  Sol minéral Public

Aussi, le PLU contribue à améliorer la préservation de cette structure végétale en définissant une **Trame Verte « fonctionnelle et paysagère »** associée à ces espaces diversifiés de nature ordinaire (cf. carte 6 p 14). Bien que n'intégrant aucun réservoir de biodiversité, cette « entité » de la Trame Verte communale contribue pleinement au maintien de services écologiques tels que la diminution de la pollution de l'air, la régulation du climat, la limitation des risques d'inondation...

On distingue la **Trame Verte « fonctionnelle et paysagère »** selon qu'elle marque un axe ou un espace public structurant, selon la régularité de l'espace arboré et de l'alignement, selon les essences dominantes (alignements de pins à sacraliser).

Une distinction sensible est aussi à effectuer selon son intégration au sein du **site inscrit** et / ou au périmètre du **label « patrimoine du XXème siècle »** où les lisières végétales confortent et précisent la trame urbaine au-delà de l'avenue du Général Leclerc.

Les espaces verts et paysagers, à usage d'agrément et d'accompagnement, particulièrement au sein des îlots, font partie intégrante de cette trame paysagère. Toutefois ces espaces sont peu fonctionnels et très peu connectés.

Ainsi la cartographie du PLU déterminera les zones à sacraliser et les zones où des évolutions sont acceptables, selon une hiérarchisation tenant compte de ces particularités.

Cette Trame Verte « fonctionnelle et paysagère » connecte d'Est en Ouest, au travers de l'espace urbain, les éléments de la **Trame Verte « écologique »** qui s'appuie sur les espaces naturels, les milieux associés et leurs fonctionnalités. Cette trame est constituée des espaces naturels patrimoniaux, repris au SCOT (sites Natura 2000, ZNIEFF, ZICO, site RAMSAR) abritant des espèces animales et végétales contrastées.

Une attention particulière devra ainsi être portée aux zones d'interface au sein desquelles le PLU devra encadrer la préservation de certains éléments constitutifs de la qualité de vie :

- éléments de paysage,
- espaces publics,
- espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques,
- ...

Adossée à cette Trame Verte, le PLU identifie une **Trame Bleue** comprenant l'espace maritime, le canal du Rhône à Sète, l'étang du Ponant, l'étang de l'Or, ainsi que les mares existantes (et potentiellement les zones inondables).

On distingue la **TVB « écologique »** selon qu'elle se situe au sein d'un espace sensible pouvant présenter un caractère remarquable, ou au sein du périmètre du label « Patrimoine du XXème siècle » renforçant leur intérêt patrimonial.

Trame verte et bleue



D É P A R T E M E N T D E L ' H É R A U L T
COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE
P L A N L O C A L D ' U R B A N I S M E

CHAPITRE 2 :
AFFIRMER LES FONCTIONS LITTORALES
DE LA GRANDE MOTTE



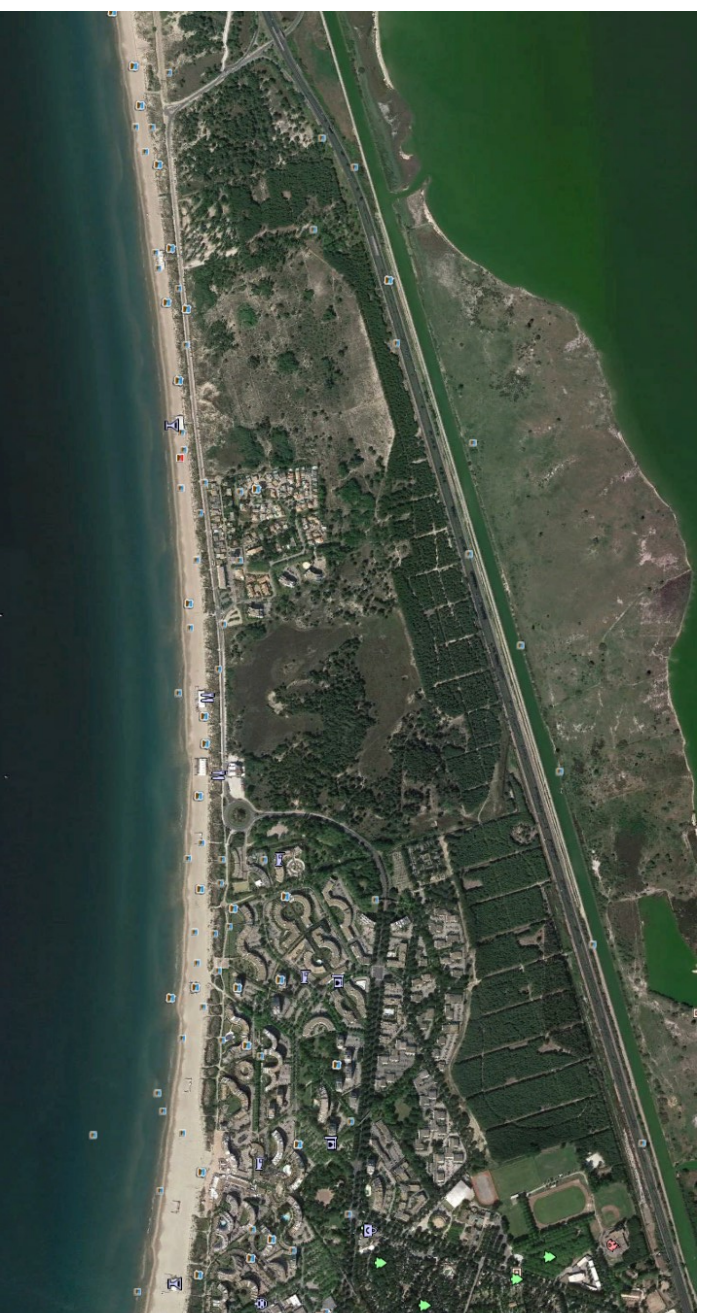
Terres Neuves
Analyse et Valorisation des Territoires

Lebunetel
Architectes - Urbanistes

 **egis** D L A v o c a t s

Sur un lido fragile et spatialement contraint, La Grande-Motte fait le choix d'un recentrage de son développement. En se contractant, La Grande-Motte fait alors le choix de la préservation de ses espaces littoraux à forte valeur paysagère, environnementale et économique. Cet enjeu est fondamental pour faire vivre son patrimoine qui permettra à la ville d'articuler des quartiers aujourd'hui séparés et de développer une ville multifonctionnelle. Ces perspectives de développement doivent intégrer les exigences multiples de la prise en compte du risque inondation et de la restauration / valorisation de la Trame Verte et Bleue.

La façade littorale Grand-Mottoise borde le territoire sud de la commune et permet de valoriser la connexion Ouest-Est de la ville de manière continue et homogène. Elle se doit aujourd'hui d'occuper une nouvelle place dans la ville passant notamment, par la valorisation de son espace portuaire support des activités balnéaires, des loisirs nautiques, mais aussi d'une filière économique essentielle.



ASSURER LES CONDITIONS DE COMPATIBILITE ENTRE LES DIFFERENTS USAGES LITTORAUX

Les activités balnéaires et les loisirs nautiques sur la frange littorale Grand-mottoise constituent l'un des principaux vecteurs d'attractivité concentré sur les plages et le lido, et nécessitent :

- Une organisation des usages de manière à préserver les sites ;
- Une sensibilisation au partage de l'espace, au respect des milieux naturels et de la réglementation.

Par conséquent, le PADD intègre au cœur du projet de PLU :

- **la préservation et la gestion des paysages et des habitats des plages** à la charnière de la mer et de la terre ;
- **la confortation du port de plaisance** ;
- **l'affirmation d'une exigence qualitative des installations situées sur les plages** du domaine public maritime ;
- **le maintien des accès par la mer à toutes les plages**, ainsi que le maintien et l'amélioration des chemins transversaux piétonniers permettant d'accéder aux plages depuis la voirie publique, lorsque ceux-ci n'altèrent pas les habitats notamment le cordon dunaire.



DYNAMISER LA FONCTION URBAINE ET NAUTIQUE NOTAMMENT A TRAVERS UN PROJET PORTUAIRE

Le port de La Grande Motte représente un important potentiel de développement. Secteur emblématique à l'origine de la création de la ville, il doit pouvoir évoluer afin de répondre à de nombreux besoins et de nouvelles exigences notamment :

- L'augmentation de l'offre d'anneaux (environ 400 anneaux supplémentaires) ;
- Le renforcement de la filière économique liée au nautisme ;
- La valorisation des espaces publics en cœur de ville.

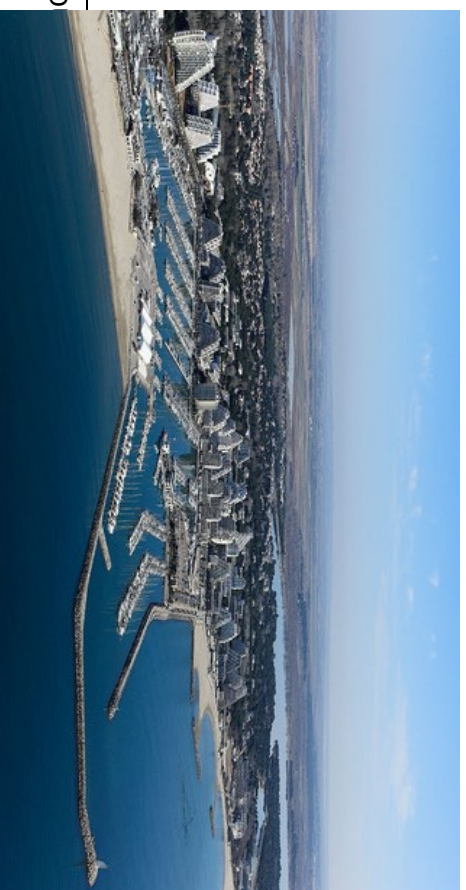
L'évolution du port de La Grande Motte doit également permettre de conforter et de diversifier une offre de logements afin de répondre aux multiples demandes d'une ville particulièrement attractive. Ainsi, le projet de requalification de la zone portuaire dans son ensemble pourrait à terme accueillir un potentiel maximal de 500 logements qui pourrait se répartir sur le périmètre d'étude global autour du port.

Pour autant on comprend bien qu'une telle ambition nécessite du temps : le temps de la concertation et du dialogue, le temps des expertises tech-

niques, le temps de la programmation, le temps de l'excellence créatrice pour rester fidèle à l'esprit de Jean Balladur... C'est pourquoi le PLU affiche dans le cadre de son PADD une ambition, mais souhaite l'inscrire dans le temps de la réflexion nécessaire à l'émergence d'un projet d'exception.

Aussi, bien que représentant une part très significative du développement résidentielle et économique de La Grande Motte, **le PLU ne souhaite pas obérer l'avenir avec un dispositif réglementaire qui ne correspondrait pas aux attendus d'une dialogue citoyen qui n'est pas arrivé à son terme et dont l'échelle temporelle n'est pas celle de l'approbation du PLU.** Ce n'est qu'une fois ce dernier approuvé, qu'il conviendra de la faire évoluer pour conjuguer tout à la fois 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.

Notons que ce projet de port, essentiel pour le projet de développement de La Grande Motte, l'est également à l'échelle régionale et interrégionale. C'est un projet dont la pertinence s'exprime à l'échelle du SCOT du Pays de l'Or et bien au-delà.



D É P A R T E M E N T D E L ' H É R A U L T
COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE
P L A N L O C A L D ' U R B A N I S M E



Terres Neuves
Analyse et Valorisation des Territoires

Lebunetel
Architectes - Urbanistes

 **egis** DL Avocats

A La Grande-Motte, la notion de « capacité d'accueil » doit s'enrichir...

Avec La Grande-Motte, le concept même de capacité d'accueil prend un sens singulier par rapport à son acceptation commune. Certes avec le nouveau PLU, il s'agira toujours de « déterminer ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques ». Mais à La Grande-Motte, il faut aller plus loin :

- Au sein d'une ville issue d'un geste et d'un concepteur, accueillir, c'est prendre en compte ce que le territoire peut supporter, mais c'est aussi et surtout ici, savoir comment continuer à littéralement innover un tissu pour qu'il reste vivant. Car une ville est vivante ou n'est pas. A La Grande-Motte, la structure est posée dès l'origine, il n'y a pas, il ne peut y avoir véritablement de sédimentation urbaine. Aussi faut-il saisir avec intelligence les opportunités qui se présentent pour que la ville vive.

Ces opportunités prennent ici différentes formes pouvant faire muter / évoluer les fonctions.

Parler seulement de « logements » serait alors trop restrictif. Balladur n'a pas conçu une station : il a conçu une ville. Les logements nouveaux doivent donc s'accompagner d'équipements et services qui conforteront ou rééquilibreront les différents quartiers de la ville d'aujourd'hui.

Cet équilibre est bien entendu fonction de ceux qui viendront à La Grande-Motte : touristes de passage qui alimentent l'économie présente, résidents secondaires, résidents permanents, résidents secondaires qui vont progressivement devenir permanents... Rien n'est si tranché. C'est pourquoi dans le PADD, la question de l'accueil est tout à la fois abordée en termes de :

- **dynamiques** : qui ? Combien ? Quand ?
- **fonctions** : quels équipements et services pour accompagner ces dynamiques ?
- **structuration** : où sur le territoire communal ?

Ainsi, sur la base du potentiel maximum d'accueil de la population déterminé par le SCOT (aujourd'hui en révision), le PADD du PLU opte pour un encadrement durable du projet urbain de La Grande Motte autour d'une logique visant à calibrer le développement de la vocation résidentielle au regard de l'importance de la commune au sein de l'armature urbaine définie par le SCOT.

Le SCOT du Pays de l'Or pose pour principe d'encadrer la capacité d'accueil autour d'un projet basé sur :

- « un seuil à ne pas dépasser en terme d'aptitude à recevoir un certain public (résidents et touristes) sans porter atteinte au principe d'équilibre de la loi Littoral ;
 - la réceptivité de l'ensemble des milieux et les évolutions nécessaires des services impactés par toute nouvelle activité humaine de quelque nature que ce soit (sol, eau, écosystèmes, paysage, énergies, déchets...) ».
- Sur cette base opposable, le PLU de La Grande Motte affirme deux objectifs cadres :

S'ASSURER QUE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS A L'ÉCHELLE COMMUNALE RESPECTE LES CAPACITÉS D'ACCUEIL MAXIMALES ATTRIBUÉES PAR LE SCOT DU PAYS DE L'OR (HORIZON 2030) ET LE PLH DU PAYS DE L'OR (HORIZON 2020)

A travers le PLU, les élus décident d'anticiper un accueil maximal de population à 15 ans intégrant la rotation du parc résidentiel servant la dynamique démographique communale.

Dans le respect des orientations cadres du SCOT et du PLH du Pays de l'Or, La Grande Motte structure son projet autour :

- **d'une production maximale de 1300 nouvelles résidences principales à 15 ans en création et/ou mutation du parc résidentiel.** (Le SCOT actuel définit un nombre maximal de logements à 1820 (+/- 10%) entre 2006 et 2030. Depuis 2006, 358 logements ont été créés sur La Grande Motte, le potentiel restant autorisé par le SCOT est donc de 1 644 (marge de 10% incluse).
- **D'un potentiel maximum d'accueil de 2 100 nouveaux habitants à 15 ans** (soit une croissance annuelle moyenne de 1,48% sur la base d'une population communale estimée à 8 546 habitants en 2015).

Cette perspective globale, doit être phasée au regard des objectifs du PLH. Ainsi le PADD confirme les objectifs de création de 150 logements aidés à l'horizon 2020.

PROGRAMMER UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS DONNANT CORPS A UN PARC RESIDENTIEL DIVERSIFIÉ

Sur la base d'une production maximale potentielle de 1300 nouvelles résidences principales, et conformément au SCOT qui impose des contraintes quant à la spatialisation des constructions neuves (éviter l'étalement urbain par application d'un taux de 85% minimum des constructions projetées dans les secteurs déjà urbanisés), la commune de La Grande Motte peut planifier à l'horizon 2030, la réalisation de 1 100 résidences principales en renouvellement urbain (c'est-à-dire à l'intérieur du tissu urbain existant). Le reste de la production éventuelle pourrait alors se situer en extension urbaine.

Toutefois, le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation (PPRI), approuvé par arrêté préfectoral du 16 avril 2014, grève sur le territoire de La Grande Motte l'intégralité du foncier cessible, vierge de toute urbanisation et support du potentiel d'extension urbaine (évalué à 7,5 hectares dans le SCOT du Pays de l'Or).

Le potentiel d'accueil communal ne pourra atteindre la production maximale autorisée par le SCOT.

Ainsi le PADD prévoit :

- **une production de nouveaux logements à travers une optimisation des opportunités programmatiques au sein du tissu urbain existant :**

Le diagnostic a permis, d'identifier et de révéler un potentiel mutable et des modalités d'intensification urbaine de La Grande Motte, sur la base d'une première formalisation opérationnelle préservant et valorisant les principes fondateurs de cette "ville-parc" insufflés par Jean Balladur.

Plusieurs sites potentiellement mutables sont identifiés. Ces secteurs préférentiels d'action s'insèrent dans des écritures déjà bien identifiables que le PLU pourrait valoriser. Les courbes du Couchant, les formes obliques du Levant et les édifices du Centre-Ville, qui ponctuellement proposent une architecture plus atypique guident les possibles options d'aménagement de chaque site.

Pour les sites localisés sur du foncier privé, les procédures seront longues et soumises à validation. Dans ce cas, un document morphologique cadre annexé au PLU sera réalisé afin de guider, de façon complémentaire au règlement, la volonté du privé et l'incitation à cette mutation.

Par ailleurs, le PADD inscrit le projet de requalification de la zone portuaire dans son ensemble et son potentiel maximal d'accueil d'environ 500 logements. Ce projet participe ainsi pleinement à la dynamique de la ville en termes de développement et d'accueil.

Notons par ailleurs, que la capacité des zones de stationnement public existantes, essentielles en période estivale et pouvant être supprimées dans le cadre de ces opérations, pourrait être restituée soit en surface soit par la création de parkings silos, rendus nécessaires du fait des contraintes fortes du PPRI.

Ainsi, il en ressort que le potentiel maximum de constructions nouvelles des sites potentiellement mutables sur la commune est de l'ordre de 530 logements auquel, à plus long terme, pourrait s'ajouter les 500 logements du projet « ville-port » : soit un total de 1 030 logements neufs.

Au-delà de ces 1030 logements neufs, on estime à 270 logements supplémentaires qui pourraient s'ajouter par rotation du parc existant et/ou par densification diffuse, soit un total général de 1300 logements (total en deçà du potentiel restant autorisé par le SCOT).

N.B. : sur les 1 030 logements, 825 logements devront être en immeubles collectifs ou intermédiaires (80% du total) et 260 logements aidés (sur la base de l'orientation indicative, la communauté d'agglomération du Pays de l'Or devant dépasser le seuil des 50 000 habitants sur la période du SCOT), dont 150 devront être produits entre 2015 et 2020.



Au-delà, les élus souhaitent préserver l'aspect et le mode de fonctionnement actuel du quartier des villas. Cette volonté se traduira dans le règlement du PLU via notamment des dispositions sur les gabarits, le stationnement, ou encore la limitation des surfaces artificialisées.

Bien que situé en dehors du site inscrit, le Quartier des Villas est partie intégrante du projet de Jean Balladur. « *Noyé dans la végétation, c'est un modèle de cité-jardin, organisée autour de placettes. Ce quartier a bénéficié d'un préverdissement lors de la conception du plan de masse.*

La circulation automobile y est très limitée, et chaque placette est reliée au réseau de cheminement piétonnier. Jean Balladur a calculé l'implantation des placettes et la disposition des parcelles pour procurer un maximum de confort et d'intimité aux habitants » (Jean Balladur et La Grande Motte. L'architecte d'une ville. DRAC Languedoc-Roussillon).

Dans le cadre du PLU, il convient de préserver cette qualité environnementale et ce parti pris urbain voulu dès les origines de La Grande Motte. Aussi les opportunités ouvertes par les nouvelles dispositions de la loi ALUR ne doivent pas se traduire par une densification incontrôlée qui pervertirait l'essence même de ce quartier.



Potentiel de développement par secteur



Une mobilisation et une valorisation du parc de logements existants, et notamment du parc de résidences secondaires.

De façon complémentaire, compte tenu des spécificité d'occupation du parc résidentiel de la commune, le PADD anticipe une transformation du parc résidentiel saisonnier en habitat permanent.

Cet objectif vise à :

- Maintenir la population existante, en tenant compte de l'évolution de la taille des ménages, de l'occupation du parc de son renouvellement ;
- Affirmer le potentiel maximal de « la ville à part entière » de La Grande Motte.

L'ensemble de cette mutation du parc doit permettre d'impulser :

- Un équilibre entre le potentiel induit par les logements anciens et les constructions récentes afin, comme l'affirme le PLH, que « les produits neufs n'aient pas pour effet d'opérer une dévalorisation relative des produits plus anciens qui contribue aux déséquilibres sociaux entre les quartiers » ;
- Une dynamique qualitative d'amélioration de l'habitat (parc locatif privé, logement de propriétaires occupants, reconquête des logements vacants) structuré notamment autour :
 - . du développement d'une accession abordable permettant à la fois l'accueil de jeunes ménages primo-accédant et offrant la possibilité d'un parcours résidentiel à des ménages locataires qui n'arrivent pas à trouver une offre en accession adaptée à leurs ressources.

- . de l'amélioration de la performance énergétique du parc ancien ou touristique occupé au titre de résidence principale,
- . de l'adaptation des logements au vieillissement et au handicap.

Au total, la dynamique démographique anticipée est tout à la fois :

- **Réaliste** en termes de perspectives démographiques maximales et en termes de mutabilité du parc de logements existants.
- **Ambitieuse** avec un projet portuaire aux multiples fonctions.
- **Intelligente** en s'appuyant sur des opportunités ciblées de renouvellement / réinvestissement.



D É P A R T E M E N T D E L ' H É R A U L T
COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE
P L A N L O C A L D ' U R B A N I S M E



Terres Neuves
Analyse et Valorisation des Territoires

Lebunetel
Architectes - Urbanistes

 **egis** DL Avocats

SI L'APPROCHE PUREMENT QUANTITATIVE DE LA CAPACITE D'ACCUEIL A TOUTE SON IMPORTANCE NOTAMMENT POUR ANALYSER LA DYNAMIQUE CONSTRUCTIVE ET L'ASSIETTE FONCIERE A MOBILISER, ELLE NE SAURAIT SUFFIRE POUR APPREHENDER CORRECTEMENT LES EQUILIBRES DE LA CITE.

A La Grande-Motte cette question prend un sens doublement singulier :

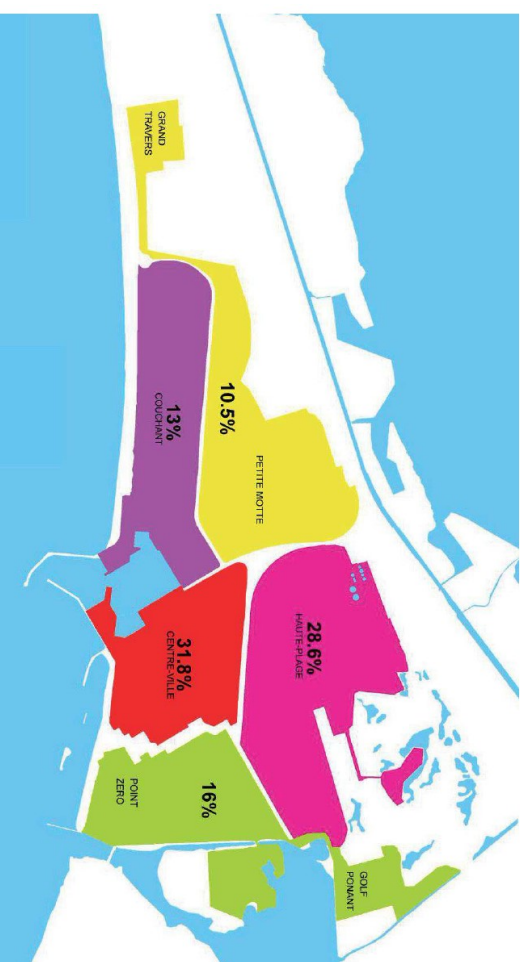
- parce que la pyramide des âges montre une surreprésentation des classes les plus âgées ;
- parce que la fréquentation de la ville est fortement rythmée par les saisons. Il ne s'agit alors plus tant de dynamique résidentielle que de dynamique présidentielle.

Dans sa volonté de combiner à la fois une économie de station et une économie urbaine à part entière, la question de la structure de la population à accueillir est donc fondamentale :

- pour développer et pérenniser des équipements dont certains sont très liés à des classes d'âge comme les équipements scolaires ;
- pour développer un parc de logements répondant à des structures de ménages et de pouvoirs d'achat, diversifiées.

En d'autres termes, il s'agit bien de permettre une évolution de la cité plus « lissée » quelque soit la saison en développant un phénomène de « sédentarisation », et en permettant une évolution plus diversifiée de la population pour un meilleur équilibre de la cité. Cela passera notamment par un rééquilibrage de la structure par âge de la population accueillie, sur la base du contexte démographique intercommunal actuel.

Répartition de la population par quartier (source Schéma Directeur)



Trop souvent la notion de capacité d'accueil est réduite à la seule analyse des réserves foncières. Si ces dernières sont bien entendu importantes à prendre en compte, il convient, plus que jamais à La Grande Motte, de les croiser avec d'autres critères qui nous renseignent non sur son potentiel de croissance maximal déterminé par le SCOT mais sur son potentiel de développement urbain.

En se basant sur ce principe, le PADD conditionne la capacité d'accueil de La Grande Motte à :

l'identification d'une structuration durable qui se dessine autour de deux axes :

Si le PADD a parlé d'opportunités foncières pour envisager le développement de la Grande-Motte, cela ne doit pas laisser penser à une absence de réflexion prospective et structurante. Bien au contraire : hier cité innovante, la Grande-Motte le restera demain.

Un des points forts de cette structuration s'articule autour du système de déplacements dont on sait l'importance dans le travail de Balladur. La ville de demain ne sera pas la ville du « tout voiture » mais une ville qui se structurera pour donner concrètement corps au concept de « ville des courtes distances », et au déploiement efficace du Très Haut Débit pré-lude indispensable à l'émergence d'une « smart city ».

Ainsi, 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. D'orientation Est-Ouest, du Levant au Couchant, ils irriguent la grande majorité des tissus les plus peuplés.



Axe I. Dorsale modes doux et haut débit



Axe II. Dorsale « transport public »



L'identification d'une structuration durable qui s'affirme pour innerver les secteurs stratégiques sur le plan économique :

D'orientation générale Nord-Sud, cet axe est complémentaire des deux précédents :

- Si avec les deux précédents axes, les fonctions de desserte sont privilégiées, ici c'est la notion d'échange qui est mise en avant : échanges entre la zone artisanale de la ville et la zone portuaire.
- Dans la perspective de l'agrandissement prochain du port, ce système d'échanges revêt une importance stratégique majeure.
- C'est également à partir de cet axe, que l'on cherchera à orienter les automobilistes vers des parkings de délestage pour ne pas encombrer le cœur de la ville.

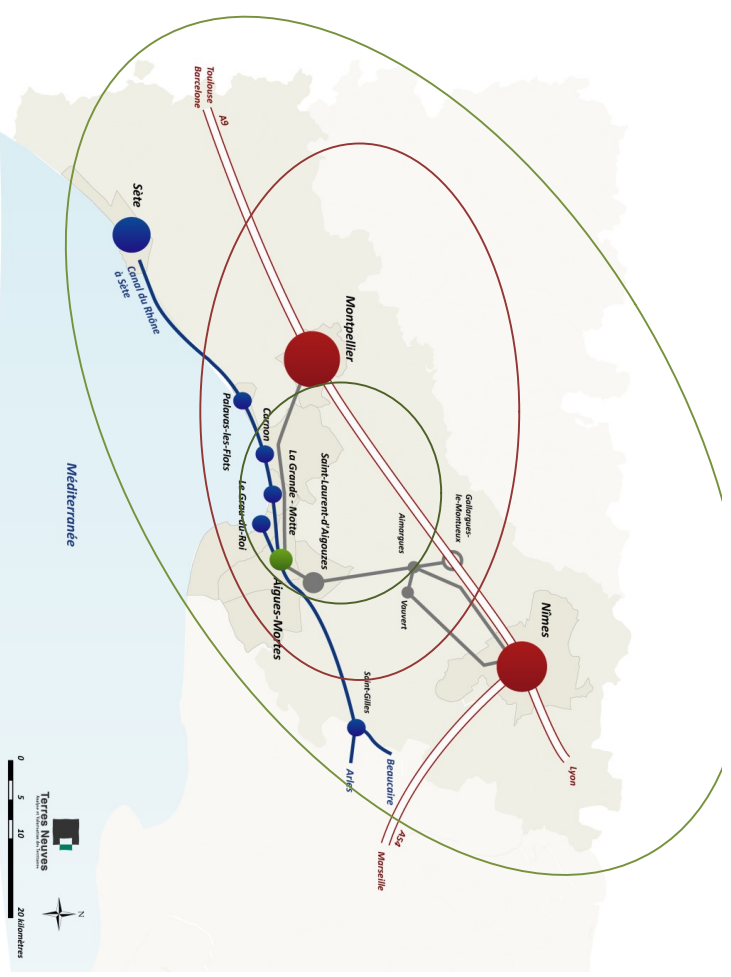
Au total, pour rester dans l'esprit d'innovation cher à Jean Balladur, avec cette structuration du territoire de La Grande-Motte, nous préparons l'affirmation d'une « ville intelligente », ayant la **capacité d'organiser la mobilité des populations autour de services multimodaux.**

Il s'avère ainsi essentiel de :

- conserver les caractéristiques des voies de circulation constitutives des axes 1 et 3, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables ;
- anticiper sur certaines parties de l'axe 2, la réservation de voies dédiées au transport public ;
- définir en phase réglementaire des critères d'aménagement visant à renforcer le potentiel des infrastructures et réseaux de communications électroniques prioritairement greffés à l'axe 1.

Au-delà le PADD tend à permettre à La Grande Motte de jouer toute sa partition sur la plaine littorale. La Grande-Motte est en effet partie prenante de multiples dynamiques territoriales qui s'embouffent : celle du SCOT du Pays de l'Or, mais aussi celle d'un territoire en grande partie polarisé par la métropole montpelliéraine dont on connaît le potentiel démographique. Dans ce contexte, la question des déplacements interurbains ne doit pas être oubliée. La question de l'accessibilité multimodale de La Grande Motte, et notamment de la mise en place d'un transport public efficace et performant s'impose ainsi au cœur de la stratégie d'aménagement.

Localisation de La Grande Motte dans « l'entre deux métropolitain »



Axe III. Dorsale économique



un potentiel de développement défini par six indicateurs cadres :

- La capacité à gérer la fréquentation et le partage des usages

L'objectif est d'anticiper les potentiels conflits d'usage associés aux projets urbains à venir et susceptibles d'impacter la capacité d'accueil.

Le stationnement est le premier générateur de trafic routier et la demande augmente considérablement en haute saison.

Par conséquent, afin de limiter les dysfonctionnements urbains provoqués par une offre non adaptée, **le PADD insiste sur la conservation du « potentiel » stationnement** afin notamment de :

- répondre aux besoins à venir estimés sur les sites mutables identifiés et sur le projet d'extension portuaire;
- régénérer un potentiel susceptible d'être impacté par les projets à venir.

Au-delà de cette conservation, le parking existant en entrée de ville (Allée des parcs, parking du « Centre Ville ») étant déjà saturé plus de six mois par an, son optimisation et son extension éventuelle en été est envisagée.

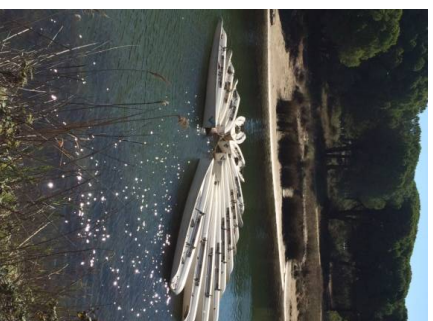
De plus, afin d'assurer une capacité de stationnement suffisante en haute saison, **le PADD identifie un secteur stratégique** sur lequel une aire de stationnement indispensable pourrait être réalisée dans une optique de maîtrise de la fréquentation automobile, et de fluidification dans le cœur de ville. Il s'agit d'une partie de l'ancien camping municipal inscrit dans la Trame Verte fonctionnelle et paysagère. Une attention particulière devra être portée à l'aménagement de ce site d'entrée de ville constitutif de la trame paysagère de La Grande Motte. L'aménagement devra ainsi être conçu de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

Au-delà, le devenir de l'activité « camping » doit être, sur ce même site, repensée, de façon à répondre, à capacité d'accueil constante, aux défis imposés par les nouvelles pratiques touristiques et la montée en gamme de ce type d'infrastructure.

Enfin, dans le cadre du projet portuaire, le PADD opte pour une amélioration de l'accueil des usagers de la plaisance et du nautisme à travers :

- la reconstruction de l'Ecole de Voile ;
- la création d'un Pôle Nautique ;
- l'organisation des activités estivales liées au nautisme ;
- la fourniture des services de base aux plaisanciers.

Ces projets seront conditionnés par la poursuite des études particulières dans le cadre du projet « ville-port ».



- La sensibilité environnementale, paysagère et patrimoniale en limite d'urbanisation

L'objectif est de préserver les fonctionnalités de la trame verte et bleue et de pérenniser la qualité paysagère et patrimoniale de la commune.

Ainsi, **le PADD place les recommandations de Jean Balladur comme éléments de guidage pour les interventions sur chaque secteur**, ces dernières portant des directives sur les gabarits et la modénature, ainsi que les forces du site (parcours piétons existants, percées visuelles ...).

De plus, de façon complémentaire, **le PADD place les éléments végétaux au cœur de la composition du paysage urbain de demain**. Dès lors, le **couvert végétal et l'épaisseur de cette végétalisation** doivent être **rennisés**.

Enfin, afin de permettre au PLU d'identifier de façon directe les **principales interactions susceptibles d'impacter la trame végétale et paysagère** de la commune, le PADD détermine les secteurs jouxtant les avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et du Général Leclerc comme sites à enjeux stratégiques.

- L'impact du PPRI sur les opportunités foncières de développement

L'objectif est de cadrer l'évolution urbaine au regard de l'existence des risques inondation et submersion en phase avec la réglementation existante.

L'approbation par arrêté préfectoral du 16 avril 2014 du Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation (PPRI) sur le territoire de La Grande Motte remet en question l'ensemble des perspectives de développement identifiées jusqu'à là par la commune ainsi que par le SCOT du Pays de l'Or.

Par conséquent, **le PADD propose des perspectives de développement sur des secteurs répertoriés dans des zones où le renouvellement urbain est compatible avec les risques, zones restreintes en surface et situées principalement dans les cœurs des quartiers urbanisés et autour du port.**

- La capacité à garantir une dynamique économique adaptée aux caractéristiques du territoire et de son bassin de vie

L'objectif est de déterminer la capacité de la commune à proposer une offre « économique » visant à répondre aux besoins de consommation de la population.

La stratégie commerciale globale est de préserver ou développer la diversité commerciale afin de pérenniser une économie présente affirmée par le soutien à une armature en place structurée autour :

- d'une offre alimentaire de proximité généraliste et spécialisée bien développée ;
- du potentiel captif des supermarchés existants afin d'éviter une évacuation sur les territoires voisins. **La mutation du secteur comprenant le parking Couchant 1 et le linéaire urbain de la Rue des artisans, s'avère ainsi essentielle afin notamment de redynamiser une zone à faible qualité urbaine et architecturale et d'apporter une mixité fonctionnelle accompagnant l'intégration de l'augmentation de la surface de vente de l'actuel Super U.**
- d'un niveau de services élevé complémentaire d'un tissu de commerces et services dédié à l'équipement de la personne.

Au-delà, le PADD soutient la dynamique économique associée au projet portuaire. Bien que restant à définir, ce projet doit être fidèle à la logique qui a animé Jean Balladur : 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.

- La capacité à garantir une offre résidentielle adaptée

L'objectif recherché est de programmer une offre de logements diversifiée, axée sur le renforcement du parc locatif social, la diversification de la typologie des logements et le développement d'une offre en logements adaptés aux personnes âgées et aux ménages à mobilité réduite.

Le PADD engage par conséquent le PLU à identifier, au sein du potentiel mutable, des secteurs de réinvestissement urbain à enjeux pouvant faire l'objet, dans les phases réglementaires d'un Emplacement Réserve pour logement social et/ou d'une Servitude de Mixité Sociale au titre de l'article L. 151-41 4° du Code de l'Urbanisme.

L'ensemble de ces secteurs pourrait assurer, sur les sites potentiellement mutables identifiés, une production significative de logements aidés.

De façon complémentaire, le PADD cherche à promouvoir des réponses aux attentes de jeunes ménages et opte pour la détermination de secteurs dans lesquels des servitudes de taille de logement pourraient être instituées en vertu de l'article L. 151-14 du Code de l'Urbanisme.

Enfin, le PADD privilégie l'adaptation des logements aux personnes à mobilité réduite sur les secteurs directement greffés à l'axe de transports publics.

- La capacité à garantir une offre en services et équipements de proximité adaptée

L'objectif est d'identifier un niveau d'équipements nécessaire au fonctionnement communal à venir. Par conséquent, le PADD cible au moins trois actions spécifiques :

- conserver à minima une importante représentativité des services médico-sociaux en évoluant vers une structure adaptée à une représentativité plus importante des jeunes ménages avec enfants.
- anticiper la nécessité d'augmenter l'offre d'équipements « petite enfance » et scolaires du premier degré afin de répondre à la volonté de rééquilibrage de la structure par âge de la population.
- affirmer la centralité du secteur « théâtre de verdure » en renforçant sa place centrale dans l'articulation « Port / Ponant » à travers l'implantation d'équipements publics et de loisirs.
- affirmer la dimension culturelle de la commune en prenant appui sur le Label « Patrimoine du XXème siècle » et l'ensemble des témoins matériels du patrimoine urbain de La Grande Motte.

Ainsi, la réhabilitation du bâtiment Poisson au cœur du « Lieu fondateur de La Grande Motte », le Point Zéro, doit s'affirmer notamment comme symbole de cette ambition culturelle et patrimoniale pouvant être associé à un espace de culture vivante fournissant au grand public les clés de lecture du patrimoine architectural, urbanistique et paysager de La Grande Motte.

