

CARNON, UNE VILLE 4 SAISONS

- ETAT DES LIEUX APPROFONDI -



Mauguio-Carnon Mai 2019

MAÎTRE D'OUVRAGE Commune de Mauguio Carnon
MANDATAIRE SPL L'Or Aménagement
MAÎTRE D'OEUVRE Gautier+Conquet,
MANDATAIRE architectes et paysagistes
PARTENAIRES Agence APS
EGIS Villes et Transports
A.I.A
Les éclairieurs
Giovanni Mendini - Atelier Supernova
Khora-avocat

1. Diagnostic urbain et territorial	5	3. Analyse spécifique de l'insertion des commerces	55	8.7 Une nouvelle « vitrine » pour Carnon.	170
1.1 Une situation territoriale privilégiée.	6	3.1 Une promenade du PORT ENCOMBRÉE	56	8.8 révéler le front de mer.	172
1.2 Analyse historique de Carnon	8	3.2 une centralité historique sauvegardée par la pêche	58	8.9 Une entrée de ville comme lieu d'articulation majeur	174
1.3 Une ville bâtie par morceau.	18	3.3 Analyse des enseignes et devantures des commerces	60	8.10 Mise en valeur du front de mer.	176
1.4 un patrimoine balnéaire à valoriser pour faire identité	20	4. Analyse spécifique de la zone technique	63	8.11 Vers une ville 4 saisons.	177
1.5 une structure urbaine hétéroclite.	22	4.1 Une zone technique sans logique urbaine	64	Annexes	179
1.6 Des hauteurs comme singularité.	24	4.2 Hypothèse n°1 de relocalisation	66		
1.7 Une station avant tout balnéaire.	28	4.3 Hypothèse n° 2 de relocalisation.	67		
1.8 fonction événementielle	30	4.4 Hypothèse n°3 de relocalisation	68		
1.9 une trame verte déstructurée	31	5. Diagnostic Signalétique	71		
1.10 une fonction portuaire structurante mais peu intégrée	32	5.1 diagnostic signalétique.	72		
1.11 Des transports en commun limités.	34	6. Diagnostic éclairage	83		
1.12 Un réseau cyclable morcelé.	35	6.1 la Politique d'éclairage actuelle	85		
1.13 Carte du cadastre - Espace privé / public	36	6.2 TYPOLOGIE EXISTANTE	86		
1.14 Une emprise du stationnement qui nuit à la qualité des espaces publics	37	6.3 Les écueils à éviter	91		
1.15 Des espaces à mieux Articuler et hiérarchiser	38	6.4 L'ambiance nocturne existante	92		
1.16 Des Espace à enjeux majeurs	39	6.5 Schéma lumière des installations existantes	120		
2. Analyse paysagère des espaces publics	41	6.6 Conclusion et enjeux	121		
2.1 Des espaces publics fragmentés par les parkings et les routes	42	7. Approfondissement du diagnostic stationnement	123		
2.2 Une multitude de revêtements, dont un vocabulaire routier prégnant, provoquant une pauvreté des sols.	44	8. Synthèse des enjeux	161		
2.3 l'eau, qualité première de Carnon.	46	8.1 Changer l'image de la station : Une ville 4 saisons	162		
2.4 une strate arborée vieillissante, pauvre et sans adéquation avec son environnement.	48	8.2 Des évidences à concrétiser.	163		
2.5 Une pratique de Carnon centré sur la promenade du port et la place St-Marc	50	8.3 Mailler et hiérarchiser les espaces	164		
2.6 une multitude de commerces au droit du port	52	8.4 articuler les espaces clés	165		
		8.5 L'esplanade du port comme nouvelle centralité	166		
		8.6 Un lieu d'articulation majeur	167		

1



1. Diagnostic urbain et territorial

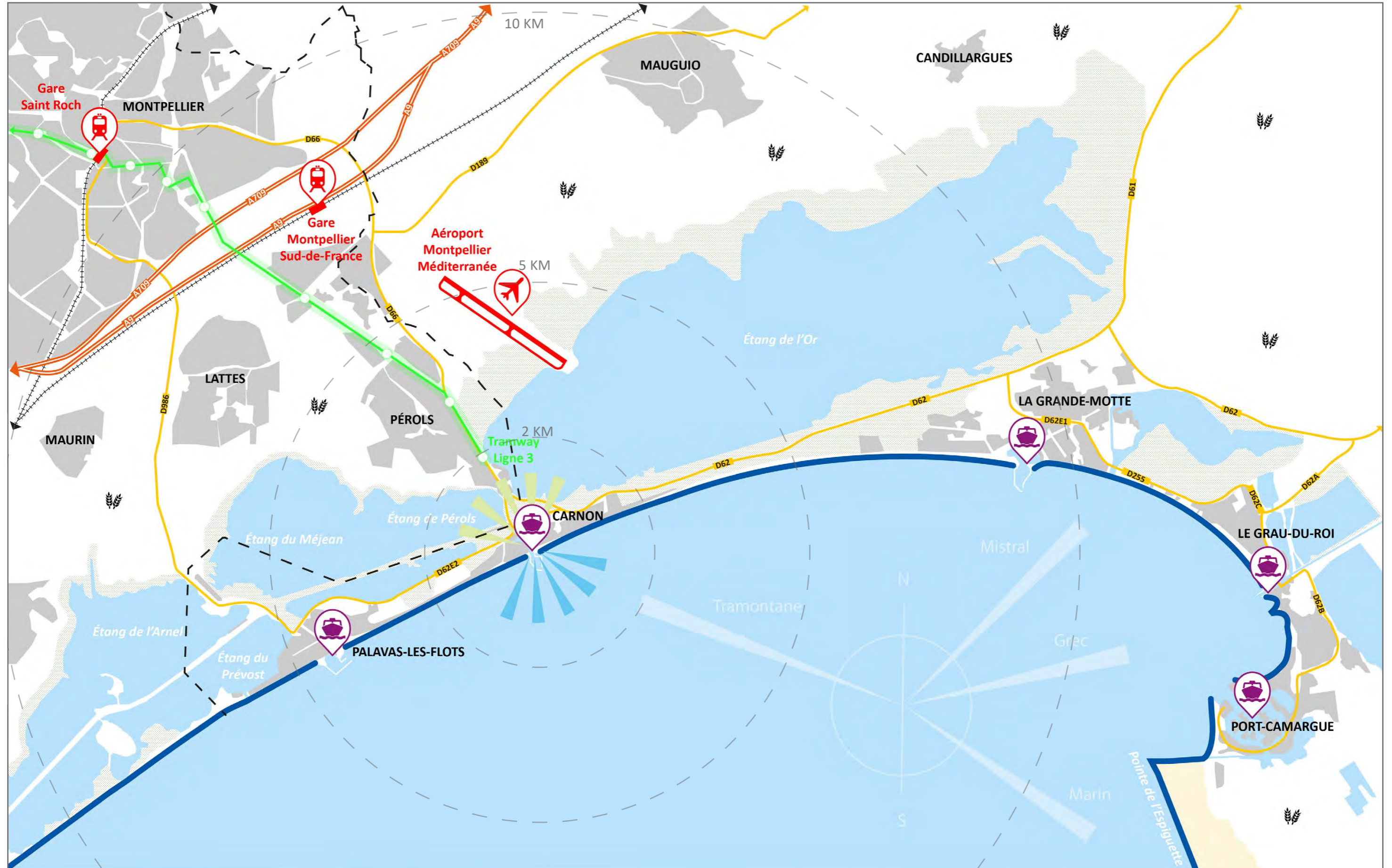
1.1 UNE SITUATION TERRITORIALE PRIVILÉGIÉE

Un éco-système paysager unique



google earth pro

Un système urbain et économique dynamique - une accessibilité privilégiée

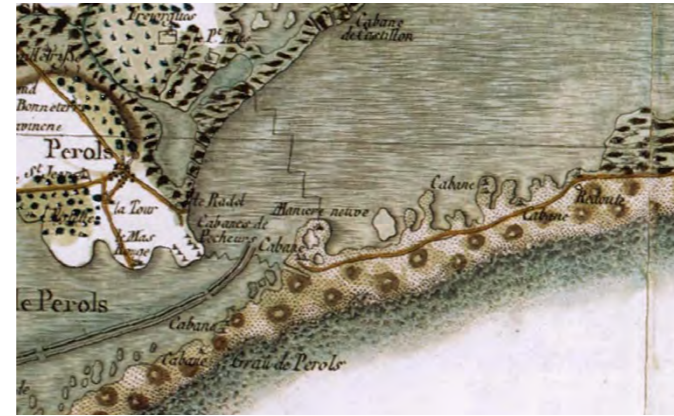


Gautier+Conquet

1.2 ANALYSE HISTORIQUE DE CARNON

1740

- Présence du Canal des Etangs jusqu'à l'étang de Mauguio
- Bourg villageois autour de l'église de Pérols
- Présence de cheminement sur le cordon dunaire
- Grau naturel = Grau de Pérols
- Présence de cabanes de pêcheurs aux abords de l'étang
- L'activité humaine s'organise autour de la pêche dans les étangs, les transports fluviaux et maritimes de marchandises autour des graus.



Source : remonterletemps.ign.fr



Source : remonterletemps.ign.fr

1850

- Prolongement du Canal des Étangs tout du long de l'Étang de Mauguio (Canal du Rhône à Sète)
- Aménagement du Canal du Grau de Pérols
- Installation d'un barrage à poutrelles au droit du Grau de Pérol, visant à protéger le canal et l'étang des vagues. Il s'agit de la première liaison entre les deux rives
- Construction de postes de douanes situés à l'intersection des canaux et sur le littoral
- Fort développement urbain de Montpellier
- Assainissement progressif du littoral
- Usages des sols : pêche, transports fluviaux et maritimes de marchandises



Source : remonterletemps.ign.fr



Source : « Raconte-moi Carnon » Léopoldine Dufour, le barrage à poutrelle au début du XXe siècle



Source : remonterletemps.ign.fr

1937

- Développement du balnéaire et des fonctions liées : infrastructures routières, pont, cabanes et villas balnéaires en front de mer
- Implantation de commerces (vente de boissons, ...)
- Paysage de Carnon Ouest caractérisé par l'ancien Grau naturel
- Apparition des arbres majestueux du Jardin du Bosquet d'un pont routier permettant de relier les deux rives, le cheminement du pont structurant la forme urbaine de la place Cassan
- Présence de terrains agricoles (vignes) à l'arrière de l'avenue Grassion Cibrand



Source : remonterletemps.ign.fr

1953

- Urbanisation croissante aux bords des canaux, le long du littoral méditerranéen
- Apparition d'un second pont de circulation
- Construction d'un modeste avant-port pour protéger des coups de mer
- Présence de terrains agricoles
- Le jardin du Bosquets et la place Cassan forment les centralités de Carnon-Plage



Source : remonterletemps.ign.fr

Cartes postales 1900 - 1960

Sources : www.delcampe.net et www.ebay.fr

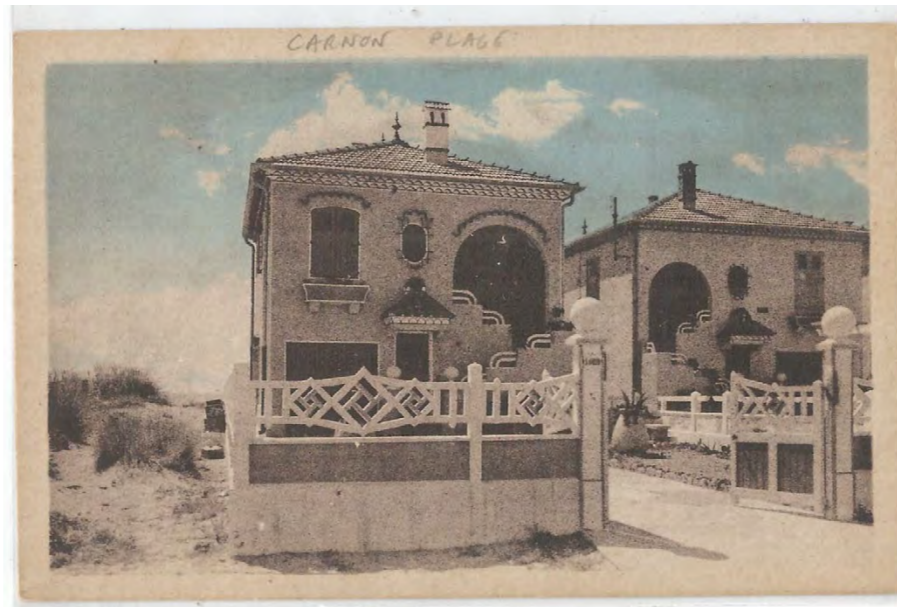


Cartes postales 1900 - 1960

Sources : www.delcampe.net et www.ebay.fr



10454 CARNON-PLAGE. - Avenue Grassion-Cibrand.



1965

- Lancement de la mission Racine (1963), la SADH est créée en 1964, en charge de l'aménagement du port de Carnon et de La Grande Motte
- Conception d'un plan d'ensemble pour le port de Carnon
- Apparition d'infrastructures routières majeures (axe routier traversant le canal par un nouveau pont et l'étang au nord des villas balnéaires)
- Circulation automobile le long du quai ouest
- Assèchement et assainissement de l'étang sur la rive gauche
- Urbanisation progressive le long de l'axe majeur : Avenue Grassion-Cibrand
- Démolition du bâti sur la rive droite le long du canal, en faveur des infrastructures routières



Visite du Général de Gaulle à la Grande Motte -1967



Plan de la mission Racine - 1963 - Aménagement du littoral languedocien pour capter les touristes allant vers l'Espagne, répondre à la crise viticole de la région, et s'inscrire dans une évolution sociale liée au tourisme et aux loisirs.



Source : remonterletemps.ign.fr

1968-1969

- Prolongement des infrastructures routières (voies rapides) au Nord Est de Carnon en direction de la Grande Motte avec la présence d'échangeurs
- Travaux d'aménagement du port de plaisance-Est
- Disparition complète des terres viticoles faisant office de parkings automobiles
- Viabilisation des terrains aux abords du port et du quartier des Enclos.
- Réalisation d'une passerelle



1969 - remonterletemps.ign.fr



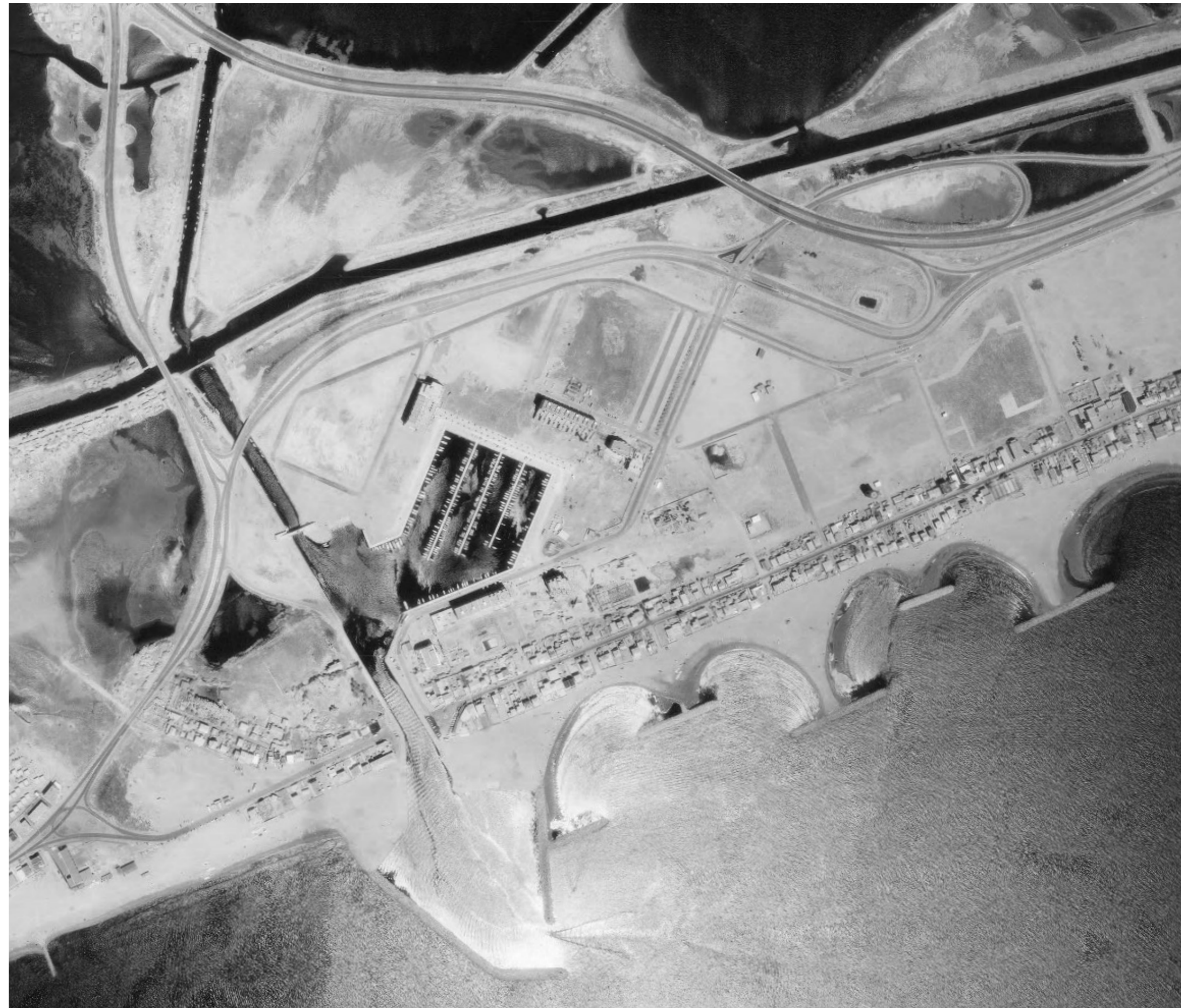
1969 - remonterletemps.ign.fr



1968 - remonterletemps.ign.fr

1971

- Apparition du système de digues et d'enrochement sur la plage et de l'avant-port. Ces infrastructures modifient le trait de côte
- Démolition des dernières cabanes situées sur la rive gauche (quai des pêcheurs aujourd'hui)
- Élargissement du grau au droit du port
- La première partie du port est terminée, ainsi que les quais et les pontons.
- Présence des premiers plaisanciers
- Destruction de l'historique barrage à poutrelles, surnommé «Les portes». Il n'y a plus de franchissement Est-Ouest au droit de la place Cassan
- Construction d'habitats collectifs, les premiers immeubles sont élevés, aboutissant à la construction d'autres bâtiments (Le Saint-Marc, Le Solignac,...)
- Première plantation d'arbres (pins) le long de la future Avenue des Comtes de Melgueil et sur l'esplanade du port (place saint-Marc)



Source : remonterletemps.ign.fr

1975

- Poursuite des travaux de construction d'habitats collectifs à proximité du port
- Construction de lotissements (les Enclos) avec des voies en impasse et des cheminements piétons végétalisés
- Le port devient le centre-ville de Carnon
- Construction de la zone technique du port côté Est
- Plantation d'arbres (pins), alignement aux quais et avenues
- Apparition d'équipements (terrains de tennis, salle Rosa Parks,..)
- Présence de grands parkings automobiles

1980

- Création du club d'Aviron de Mauguio-Carnon au bord du Canal du Rhône
- Installation du port à sec, stockage à terre des bateaux
- Apparition du nouveau bâtiment de la capitainerie
- Implantation de commerces sur la place Saint-Marc
- Les espaces publics se dessinent



1975 - remonterletemps.ign.fr

1986

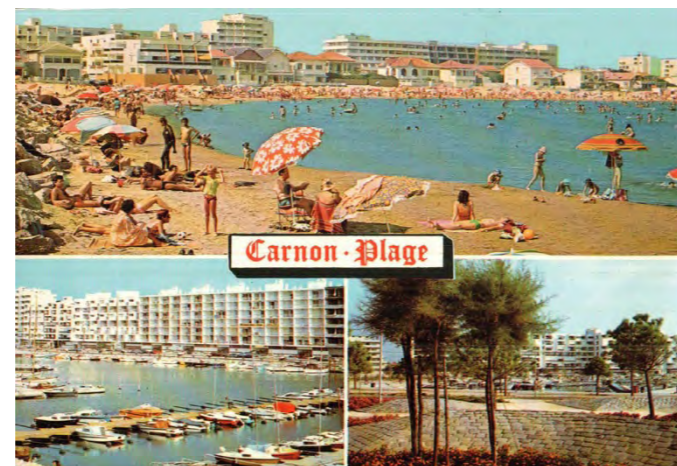
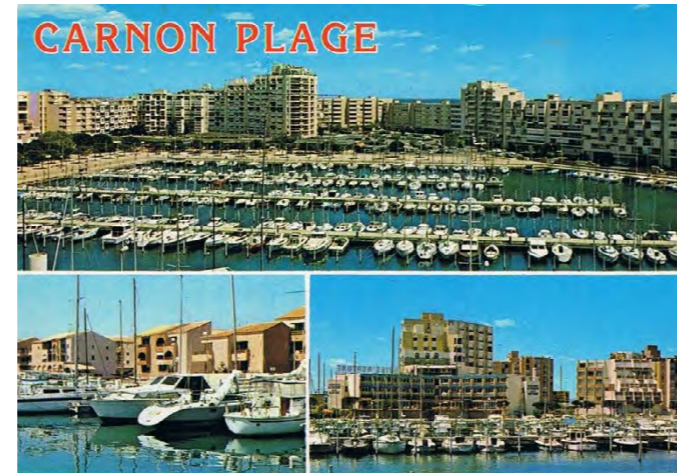
- Extension du port Ouest (à partir de 1981)
- Apparition d'équipements supplémentaires (nouveaux terrains de tennis, gymnase) sur Carnon Est
- Aménagement sommaire des berges du canal
- Implantation d'habitats intermédiaires de type marina à l'ouest
- Construction d'habitats collectifs de type grands ensembles au nord de la station
- Apparition d'équipements sur la rive ouest de Carnon (stade de football,...)
- Présence des quais des pêcheurs



Source : remonterletemps.ign.fr

Sources : www.delcampe.net et www.ebay.fr

Cartes postales 1960 - 1990



2015

- Peu d'évolution depuis les années 80.
- Implantation de lotissements aux abords de l'école primaire
- Apparition de nouveaux équipements (office de tourisme, base nautique)
- Renouvellement d'habitat individuel en petit collectif, notamment le long de l'av. Grassion Cibrand.



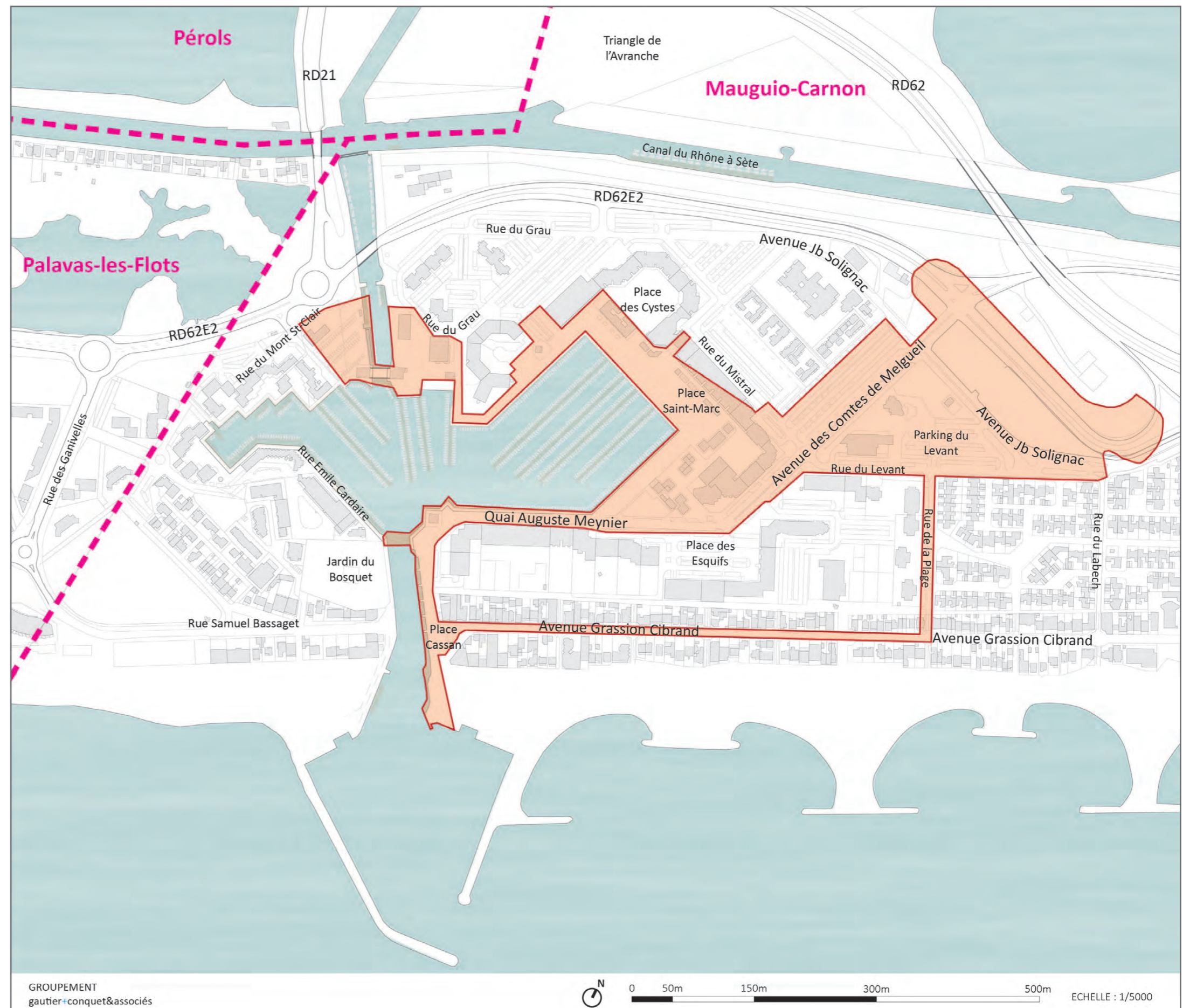
GROUPEMENT
gautier+conquet&associés



0 50m 150m 300m 500m

ECHELLE : 1/5000

Secteur opérationnel



- - - Limites communales
- Secteur opérationnel de l'accord cadre

Carnon clivé par ses infrastructures

- La construction du canal du Rhône marque le début du développement de Carnon
- Les premières cabanes et villas balnéaires s'élevèrent le long du canal et du littoral
- Dans les années 60 la mission Racine conduit à la création d'un station balnéaire, d'infrastructures routières et d'un port de plaisance à l'arrière de l'avenue Grassion Cibrand
- Dans un second temps, les parties Ouest de la station balnéaire et du port sont aménagées.
- Les différents temps de construction sont assez hétérogènes. Les infrastructures de ces différents temps (canaux, grau, port, routes...) renforcent le morcellement de la station et clivent les différentes parties de la ville.

Comment recréer de l'unité et du lien ?

- Comment retrouver une cohérence et une hiérarchie des espaces?
- Comment faire unité ?
- Comment dépasser les coupures liées aux infrastructures, pour faire lien?
- Comment articuler les différentes formes urbaines de la station ?



Frise historique de l'évolution de Carnon

Un espace économique tourné autour de la pêche et du transport



Avant 1900

La ruée vers la plage



1900-1960

Le développement de la plaisance et du tourisme balnéaire



1960-1980

Le développement de la plaisance et du tourisme balnéaire



1980-1990

Une station vieillissante



1990 - Jusqu'à aujourd'hui

Temps 1

Temps 2

Temps 3

Temps 4

Temps 5

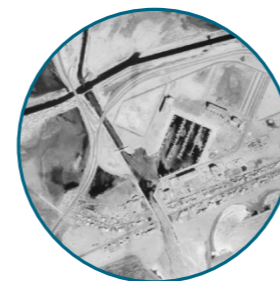
Carnon n'a d'existence historique qu'au travers de cabanes de pêcheurs et de postes de douanes. Le bourg originel est celui de Pérols, bâti autour de son église et de son port historique. La vie s'organise autour de l'activité de la pêche dans les étangs, et du transport de marchandise via les canaux. Les étangs sont des milieux hostiles. Des pêcheries, des postes de douanes et quelques cabanes ponctuent le paysage marécageux du littoral.

L'aménagement du Grau de Pérols et le développement des bains marque la naissance de Carnon plage. Des premières cabanes s'élevèrent sur les berges du canal du Rhône mais aussi en bord de plage accompagnées par les premiers bars et commerces. Le tourisme balnéaire se développe et entraîne avec lui une forme d'urbanisation spécifique avec des villas balnéaires en front de mer. Carnon se tourne peu à peu de l'étang et s'offre au plaisir des bains et des manifestations populaires (courses aux canards, toro-piscine...).

La mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon, dit mission Racine, engage un grand plan d'aménagement dont la SADH a en charge l'aménagement de La Grand Motte et du port de Carnon. Dès 1965, on assèche les zones humides, on remblie les étangs, on viabilise les terrains, on drague le futur port pour bâtir le visage de Carnon tel que l'on connaît aujourd'hui. En 5 ans les travaux d'aménagement sont finalisés, et à partir des années 70 les immeubles commencent à s'élever.

Le port ouest a été aménagé dans un second temps. Cette seconde phase s'est accompagnée d'une urbanisation d'un style «village portuaire». Un système d'habitat intermédiaire en lien direct avec le port. C'est l'apogée du nautisme. Sur les cartes postales on expose fièrement le port. Les aménagements portuaires ont imposé une refonte du trait de côte avec des digues et des enrochement.

Depuis les années 80 la station a peu évolué. De nouveaux lotissements se sont implantés à l'arrière de la station. Les aménagements les plus récents sont principalement des équipements (base nautique, office du tourisme) mais également un hôtel réservé à une clientèle plus aisée. On assiste à un renouvellement progressif des villas balnéaires en front de mer par des petits collectifs.



Une trame urbaine et des bâtiments architecturaux d'intérêts

Présence d'un patrimoine urbain intéressant (trame viaire, espace public, alignement, parcellaire, organisation du bâti...), plus spécifiquement lié à :

- la trame urbaine des villas balnéaires de front de mer, qui forme une identité propre à Carnon
- la trame urbaine du quartier des enclos, qui forme un ensemble résidentiel très qualitatif
- la trame urbaine des cabanes sur la commune de Palavas. Une entité urbaine vernaculaire des étangs.

Présence d'un patrimoine architectural intéressant, plus spécifiquement :

- des bâtiments liés à des constructions historiques (villas bourgeoises de front de mer, église, poste de douane...)
- des bâtiments datant de la mission Racine

Ce patrimoine qu'il soit urbain ou architectural, participe à l'identité de Carnon.

Comment préserver et valoriser ce patrimoine ?

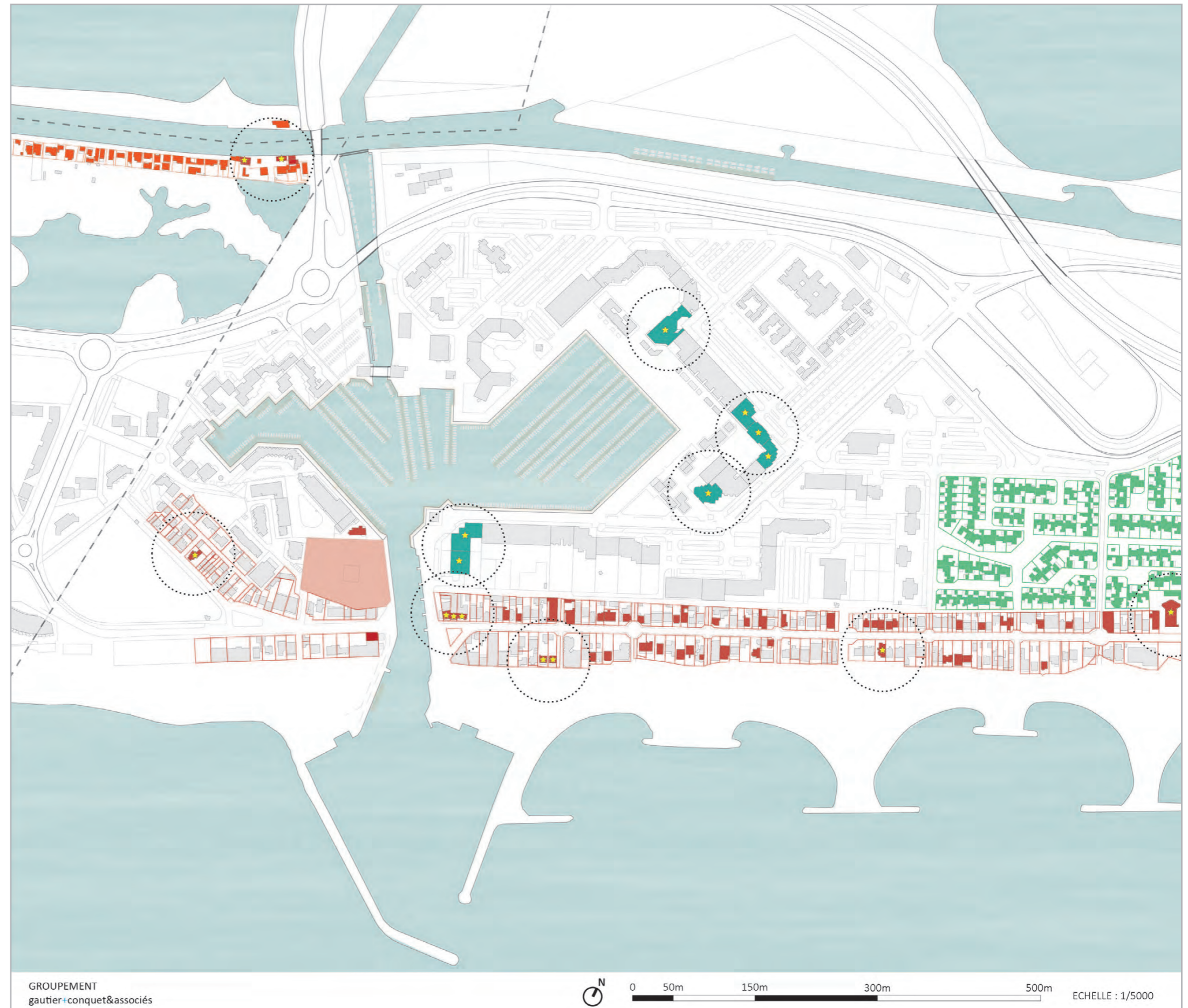
- Comment valoriser ce patrimoine pour participer à l'identité commune de Carnon ?
- Quelles mesures mettre en place pour conserver ce patrimoine d'intérêt ?
- En quoi le projet de requalification de la station doit participer à la « mise en lumière » de ce patrimoine ?

Patrimoine architectural d'intérêt



Patrimoine urbain d'intérêt

- Patrimoine urbain des «Enclos»
- Patrimoine architectural balnéaire des années 70
- Patrimoine urbain des cabanes
- Patrimoine urbain des villas balnéaires



Patrimoine urbain des villas balnéaires de front de mer



Patrimoine urbain du quartier «des enclos»



Patrimoine urbain des cabanes



Patrimoine architectural des villas balnéaires



Patrimoine architectural balnéaire des années 70 / mission Racine



Patrimoine architectural historique



Un ville, des architectures

- Les différents temps de construction de la ville ont marqué l'espace par des architectures et des formes urbaines très différentes. Le tout forme une ville hétéroclite et peu lisible.
- On retrouve une grande diversité de formes urbaines : grands ensembles résidentiels, petits collectifs, villas balnéaires, lotissements, hangars, commerces sur l'espace public...
- Les différentes typologies urbaines sont souvent localisées aux mêmes endroits, exceptés les équipements qui sont dispersés au sein de la station.
- On constate des coupures urbaines entre le front de mer marqué par des villas et des petits collectifs, le port Est avec des grands ensembles, le port Ouest par des petits collectifs, et le quartier des enclos à l'Est. Cette répartition des typologies participe à cliver la station en plusieurs pièces urbaines aux caractères bien différents.

Comment faire unité et rendre l'espace plus lisible?

- Comment lier ces différents types architecturaux entre eux ?
- En quoi la requalification des espaces publics est un outil pertinent pour faire lien et unité?

- Maisons de lotissement de style «provençale»
- Villas méditerranéennes dit «des enclos»
- Villas balnéaires
- Cabanes réhabilitées
- Commerces sur espaces publics
- Equipements
- Activités économiques (grand volume simple)
- Grands ensembles balnéaires
- Habitat intermédiaire de style «village portuaire»
- Petits et moyens collectifs



Maisons de lotissement de style «provençal»



Maisons méditerranéennes dites des «Enclos»



Villas balnéaires de front de mer



Habitat intermédiaire, style «village portuaire»



Petits et moyens collectifs



Grands ensembles balnéaires



Grands volumes simples



Équipements



Commerces sur espaces publics



1.6 DES HAUTEURS COMME SINGULARITÉ

Des grands ensembles comme barrières

- Les grands ensembles balnéaires créent une véritable rupture avec les autres bâtiments de Carnon. ils forment une barrière visuelle et physique au droit du port. Cela participe au manque de lisibilité de la station.
- Le point de plus haut (immeuble Nautilus 3) se trouve en plein cœur de Carnon, il constitue le point de repère de la station. Il se situe au droit de la place des Esquifs (future esplanade)

Comment tirer profit de cette singularité?

- Quel type d'espace public au droit de ces immeubles de grandes hauteurs? Il faut pouvoir imaginer des espaces à l'échelle de ces bâtiments.
- Comment faire de ces immeubles une qualité pour la station ?



Façade maritime



Vue depuis l'entrée du port

Source : google earth Pro

Emplacement de la base nautique

Passerelle Mertens

Pic Saint Loup

Place Cassan

Villas balnéaires en front de mer

Nautilus 3 (point haut)

Plage

Façade continentale



Vue depuis la RD62

Source : google earth Pro

Quai fluvial

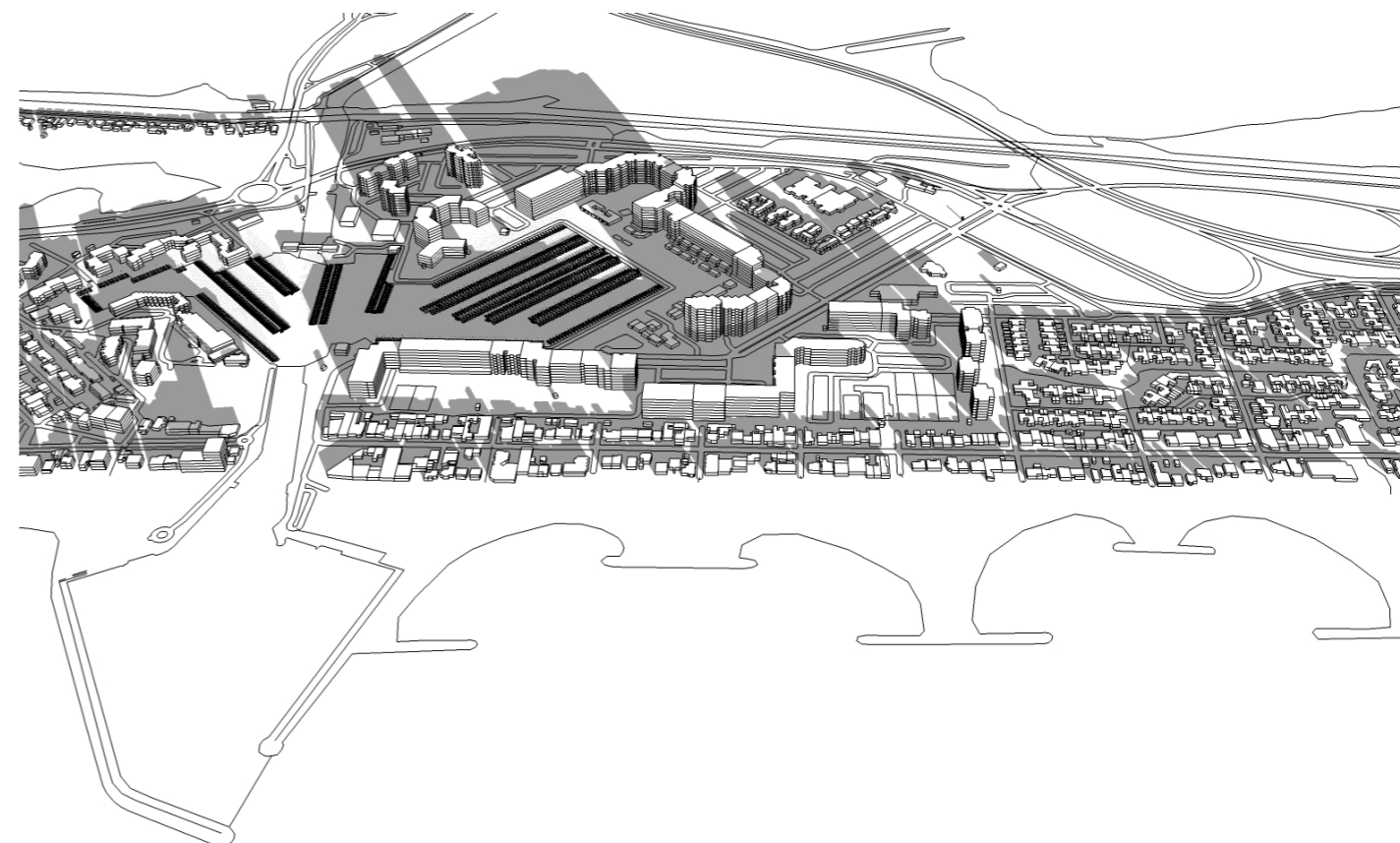
Triangle de l'Avranche

Grands ensembles résidentiels

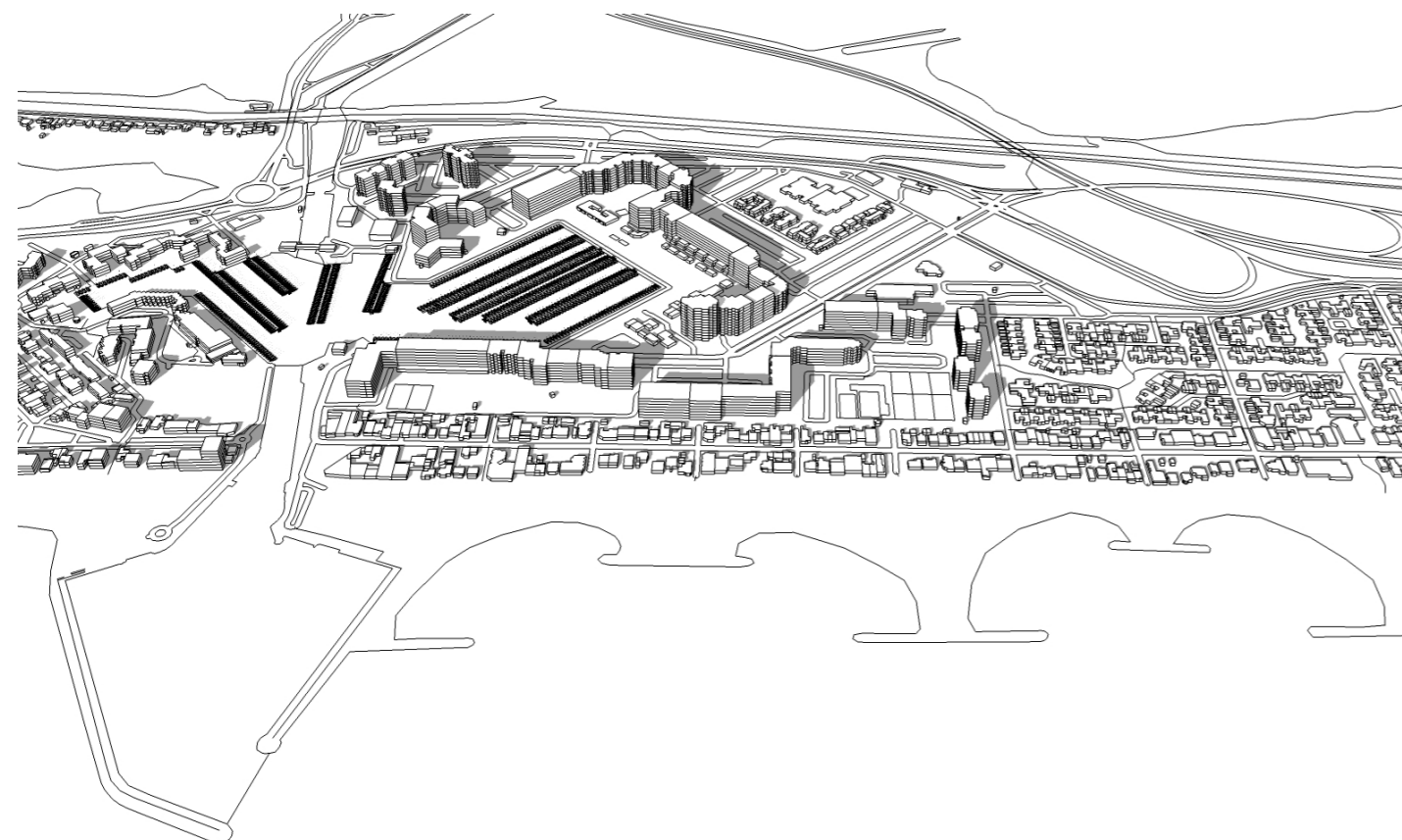
Simulation des ombres portées en période hivernale

L'impact des ombres portées, créées par les bâtiments de grandes hauteurs, peut être important sur les espaces publics et les habitations à proximité.

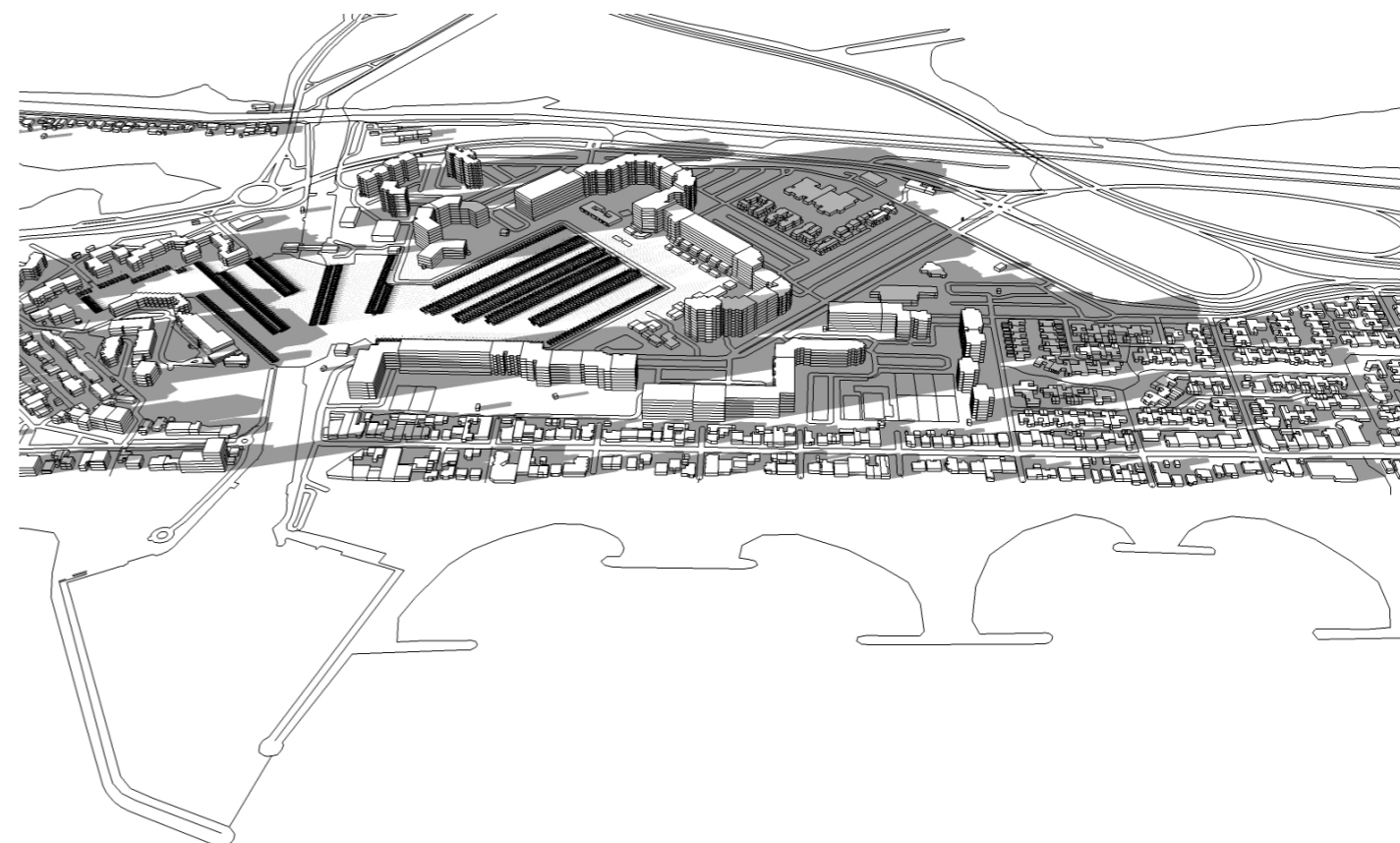
9h00 Décembre



13h00 Décembre



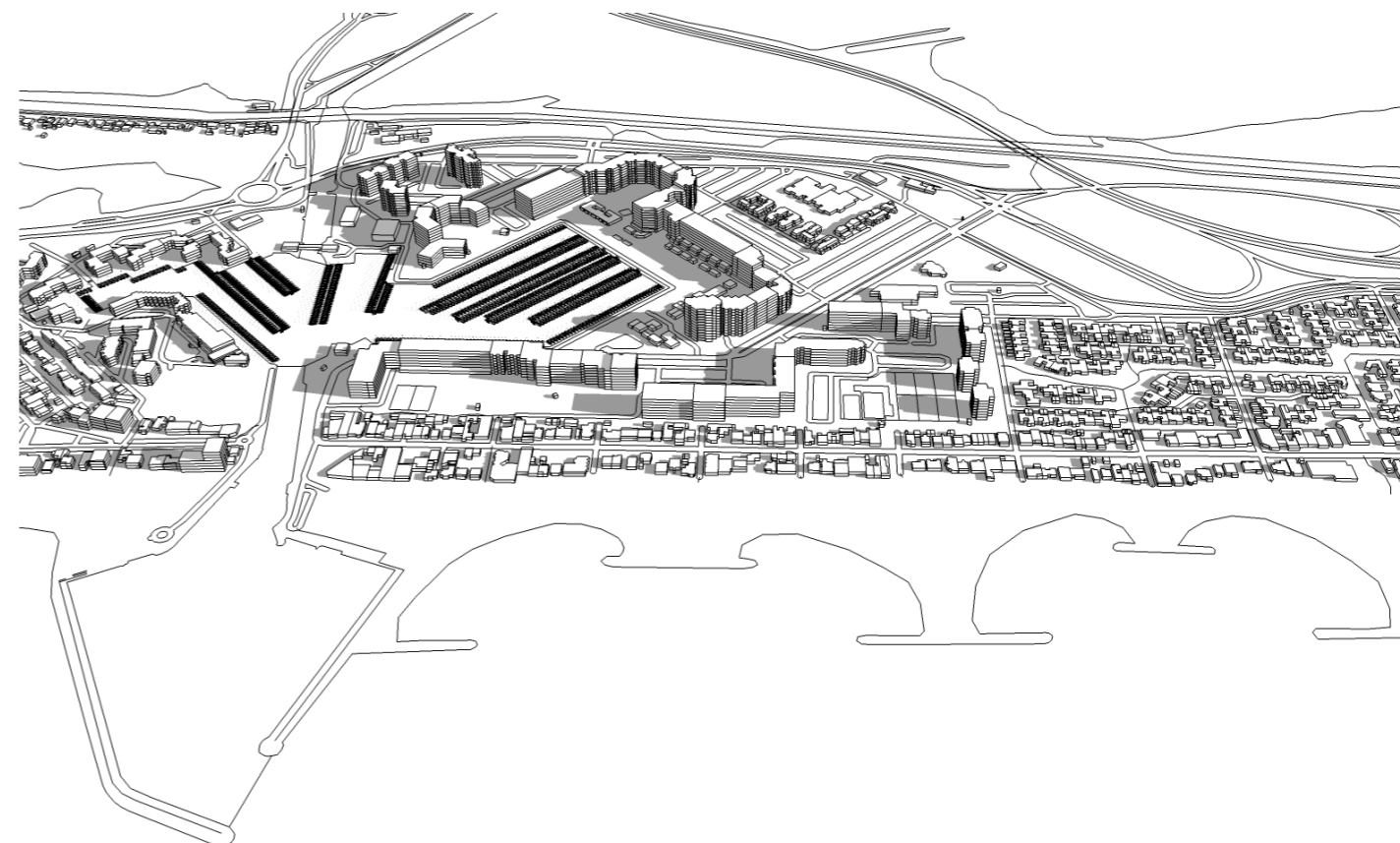
16h30 Décembre



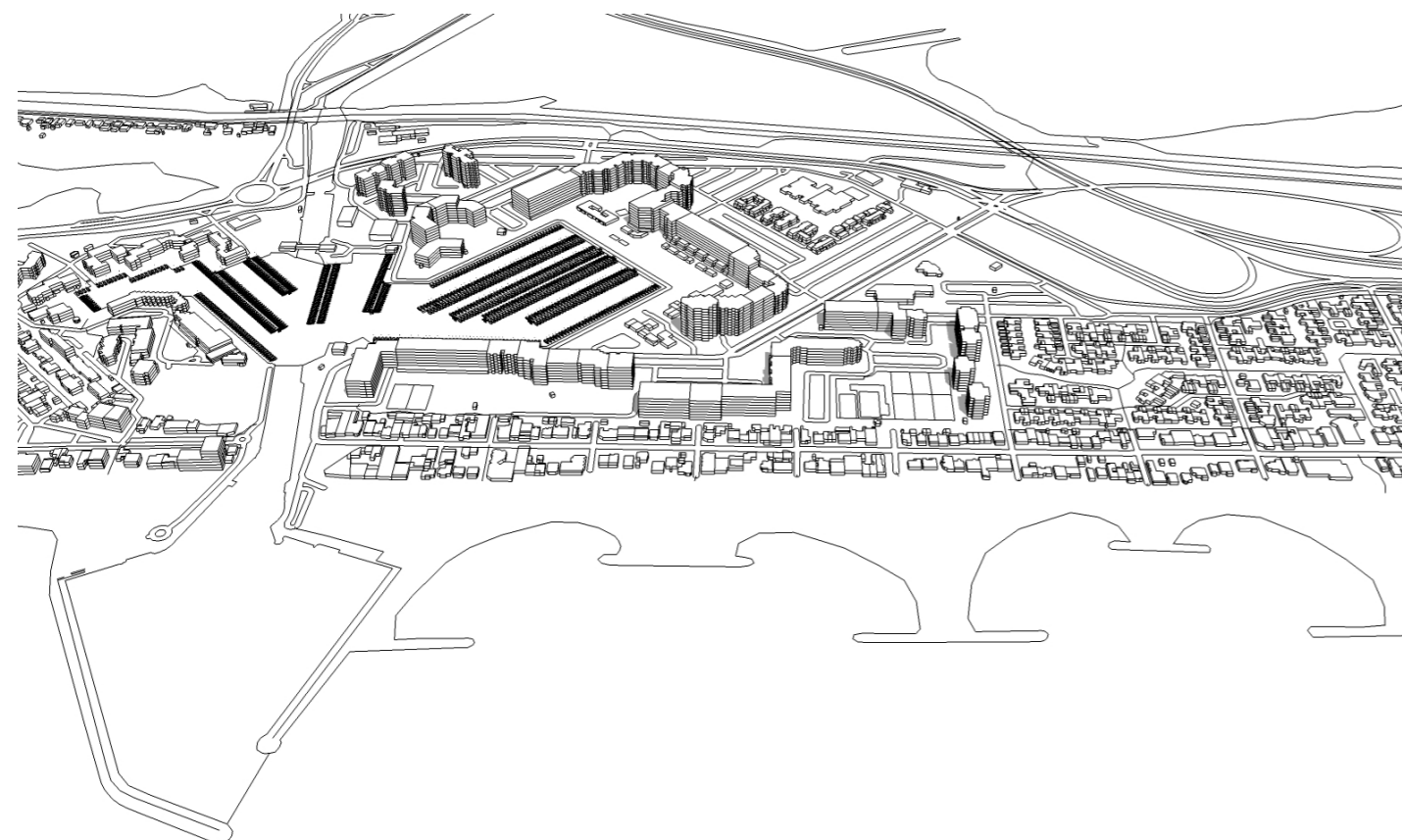
Simulation des ombres portées en période estivale

L'impact des ombres portées créées par les bâtiments de grandes hauteurs, peut être important sur les espaces publics et les habitations à proximité.

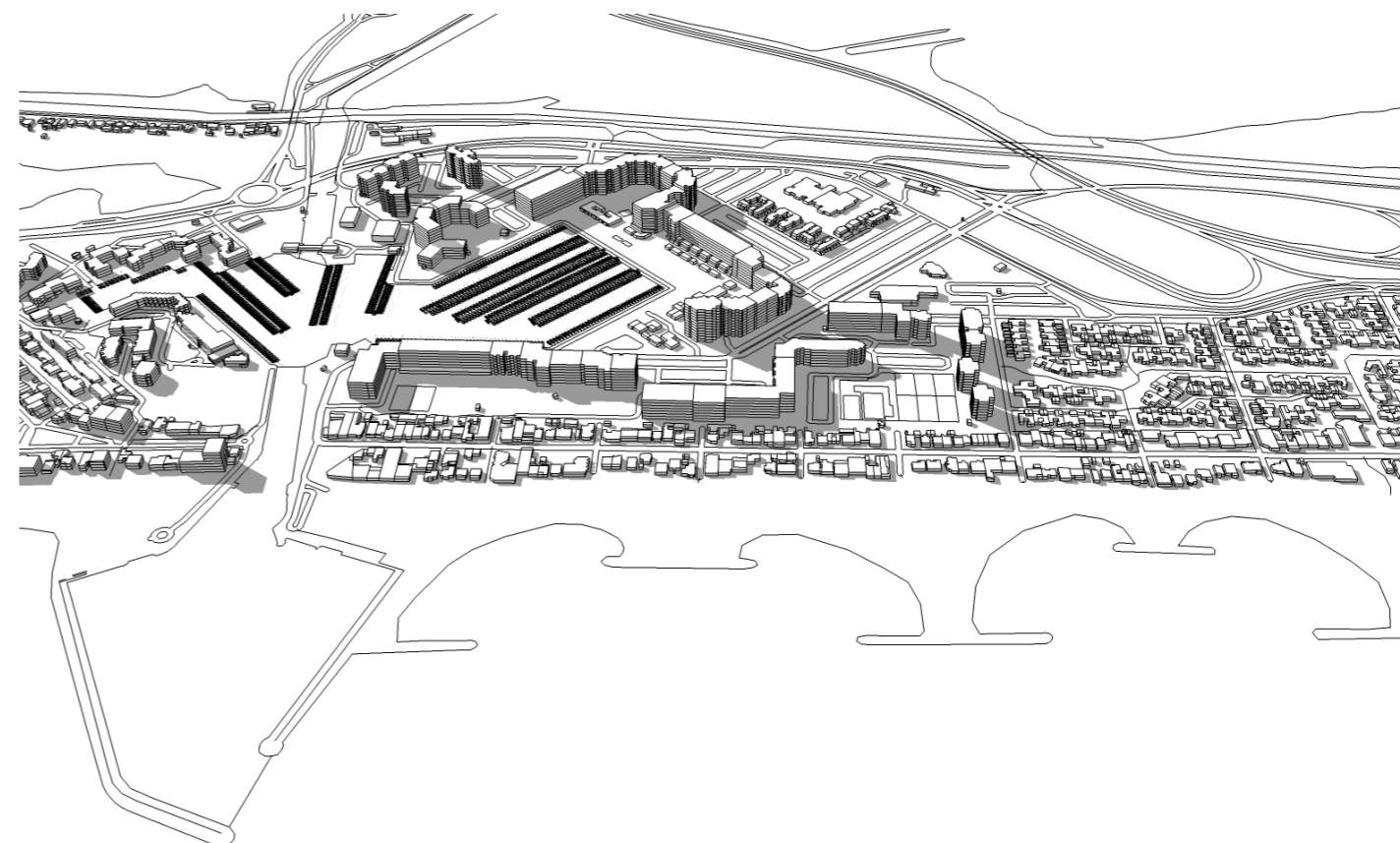
8h00 Juin



12h00 Juin



19h00 Juin



Des centralités fragiles et isolées

- La grande majorité du bâti a une fonction résidentielle
- Les différentes polarités urbaines se constituent à proximité des bâtiments à vocation économique (commerce, restauration) et de services à la population (école, équipements)
- Il n'y a pas de continuité entre les équipements, les commerces et les services du quotidien. Cela a pour effet de créer des petites centralités isolées.
- La centralité principale s'articule autour du point haut de la station le Nautilus 3.
- La promenade portuaire est un continuum commercial, avec une forte dominance de la restauration.

En quoi l'esplanade du port pourrait être la centralité principale de Carnon?

- Comment favoriser une mixité fonctionnelle de la station ?
- Comment tisser des liens entre les différentes centralités ?
- Comment constituer une centralité principale au droit de l'esplanade du port ? A la fois pour la ville permanente et pour la haute saison touristique.
- Rendre plus accessible les commerces et services à l'ensemble de la population locale

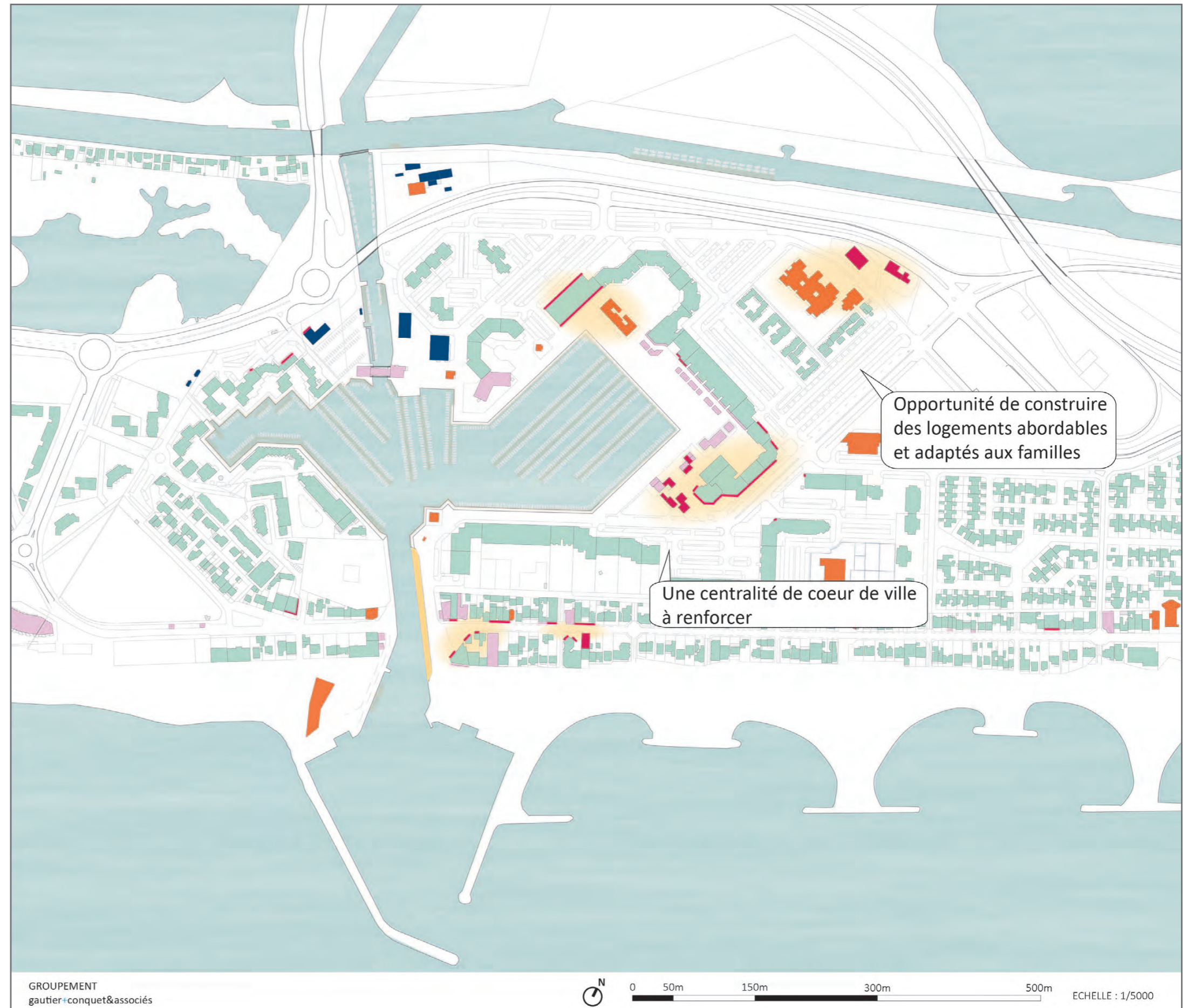


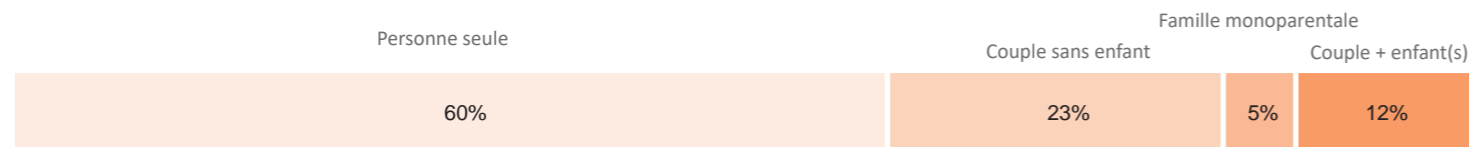
Schéma de la structure sociale et du parc immobilier de Carnon

source : diagnostic Schéma Directeur

STRUCTURE DU PARC IMMOBILIER DE CARNON



STRUCTURE DES MÉNAGES DE CARNON



STRUCTURE DE LA POPULATION PAR ÂGE DE CARNON



Chiffres clés

58%
de T1 et T2

60%
de personnes seules

12%
de couples avec enfant(s)

42%
de résidences principales

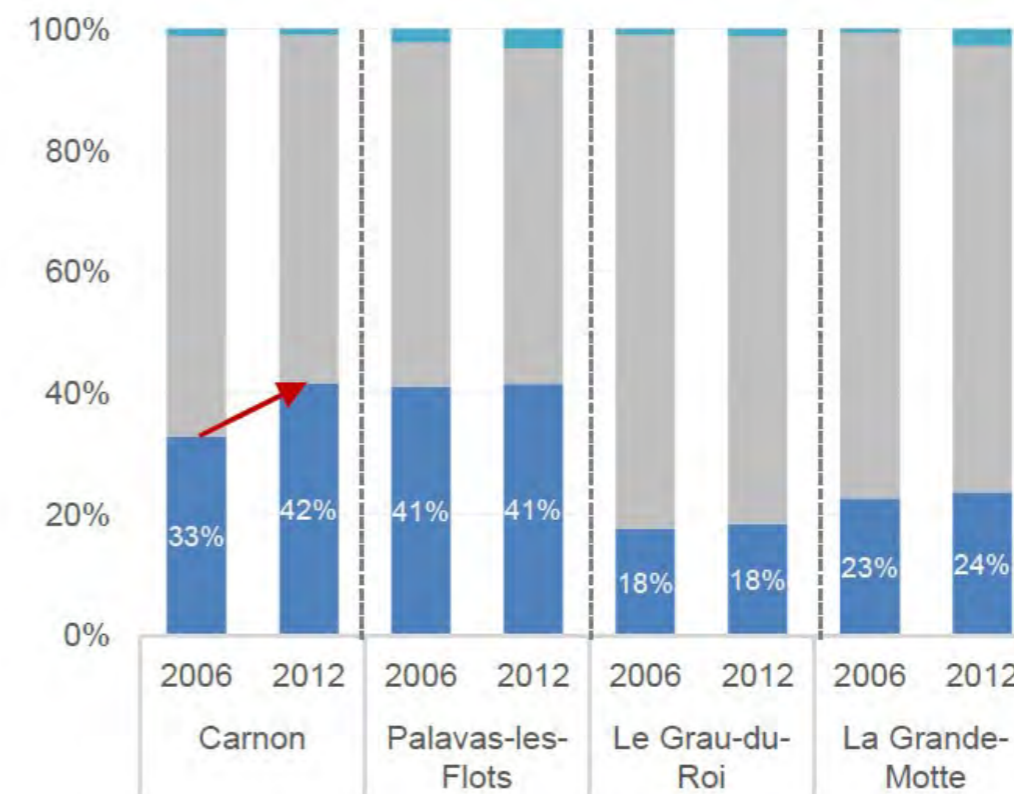
Une forte variation du nombre d'usage entre basse / haute saison

(Chiffres de 2018 sur la fréquentation de l'Office du Tourisme - tirés du Bilan d'activité touristique)



Part des résidences principales

■ Résidences principales ■ Rés secondaires ■ Logements vacants



source : diagnostic Schéma Directeur

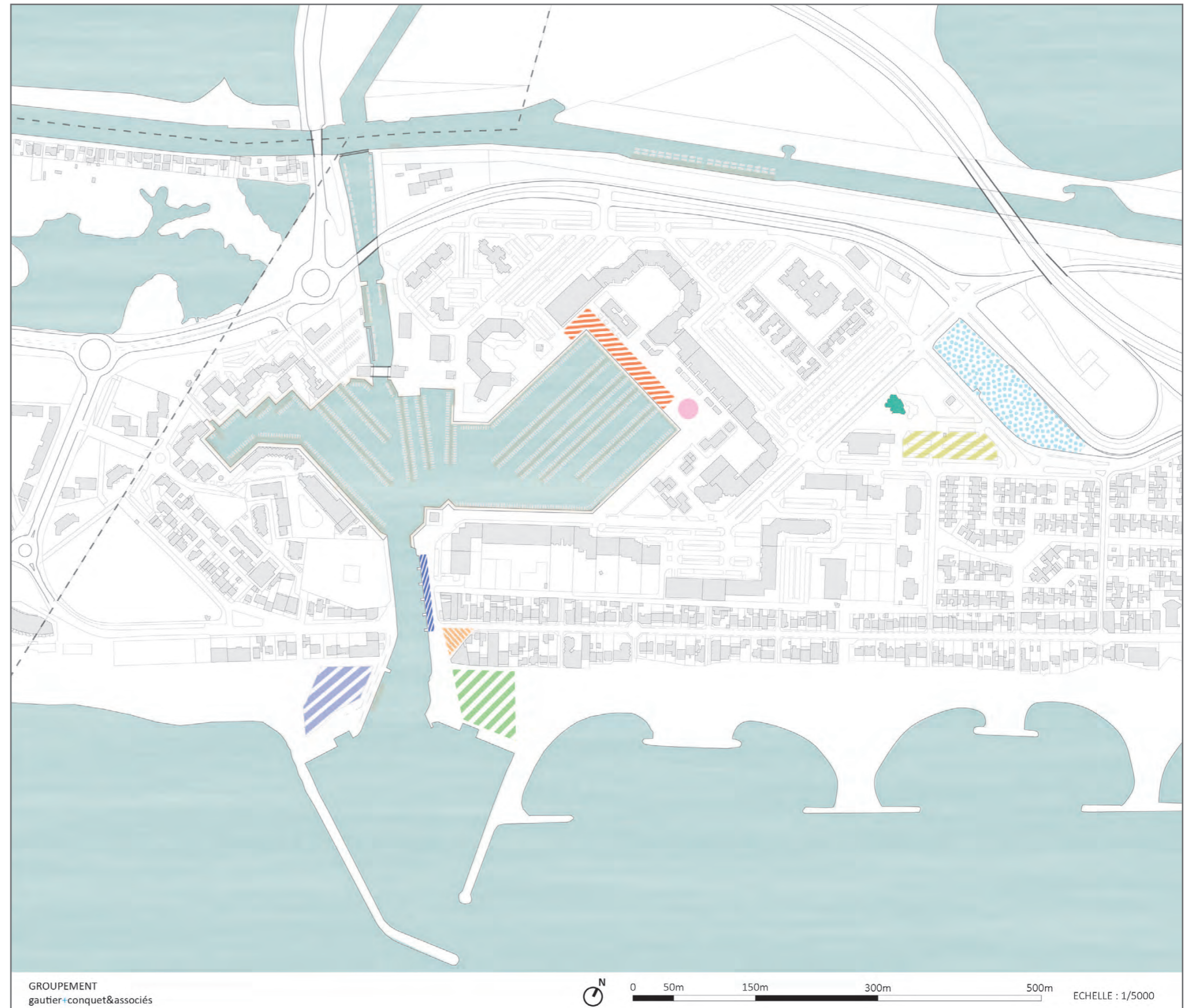
1.8 FONCTION ÉVÉNEMENTIELLE

Des événements parfois éloignés de la promenade portuaire et des commerces

- Les abords de la place Cassan représente une centralité événementielle majeure par la vente de poissons frais, la présence du marché des producteurs (haute saison) et l'animation sportive «Carrément Sport» (haute saison) sur la plage
- La promenade du port accueille de nombreux événements grâce à la présence permanente du kiosque pour les concerts et les marchés temporaires
- Une absence d'événements sur la rive droite de la station
- Les événements diffus dans l'année sont plutôt excentrés vers l'entrée Est de la station
- La base nautique est un lieu d'événements sportifs importants

Peut-on imaginer recentrer les principaux événements sur l'esplanade du port?

-  Base nautique / manifestations sportives (Toute l'année)
-  Luna Park / Marché aux Puces (Haute saison / Basse saison)
-  Marché hebdomadaire (Toute l'année)
-  Marché artisanal ou des vignerons (Haute saison)
-  Marché des producteurs (Haute saison)
-  Vente de poissons frais (Toute l'année)
-  Animation sportive «Carrément Sport» (Haute saison)
-  Salle de spectacle / Théâtre (Toute l'année)
-  Kiosque à musique / Concert



1.9 UNE TRAME VERTE DÉSTRUCTURÉE

Une trame végétale confidentielle et peu présente en coeur de station

- La partie la plus arborée avec la forte présence de pins et de végétation méditerranéenne se situe en périphérie de la station, aux abords de la route RD62E2 qui contourne la station ainsi que sur l'ancien site de la déchetterie
- Les alignements de pins le long de l'Avenue des Comtes de Melgueil et rue du Mistral sont la seule insertion réelle de végétal dans le coeur de station.
- Le Chemin du Lido est bien végétalisé et offre une promenade agréable et paisible aux usagers
- La trame verte est discontinue, certains espaces sont remarquables mais ne communiquent pas entre eux par une trame verte structurée
- Les espaces verts sont rompus par la trame viaire ou par les immeubles
- La trame végétale est avant tout représentée par des plantations d'arbres, et reste presque inexistante sur sa strate basse.

La fertilisation du sol comme levier de requalification de la station

- Comment renforcer la strate basse?
- Comment limiter les îlots de chaleur?
- Quelles essences adaptées?
- Comment profiter au mieux des ombres portées ?
















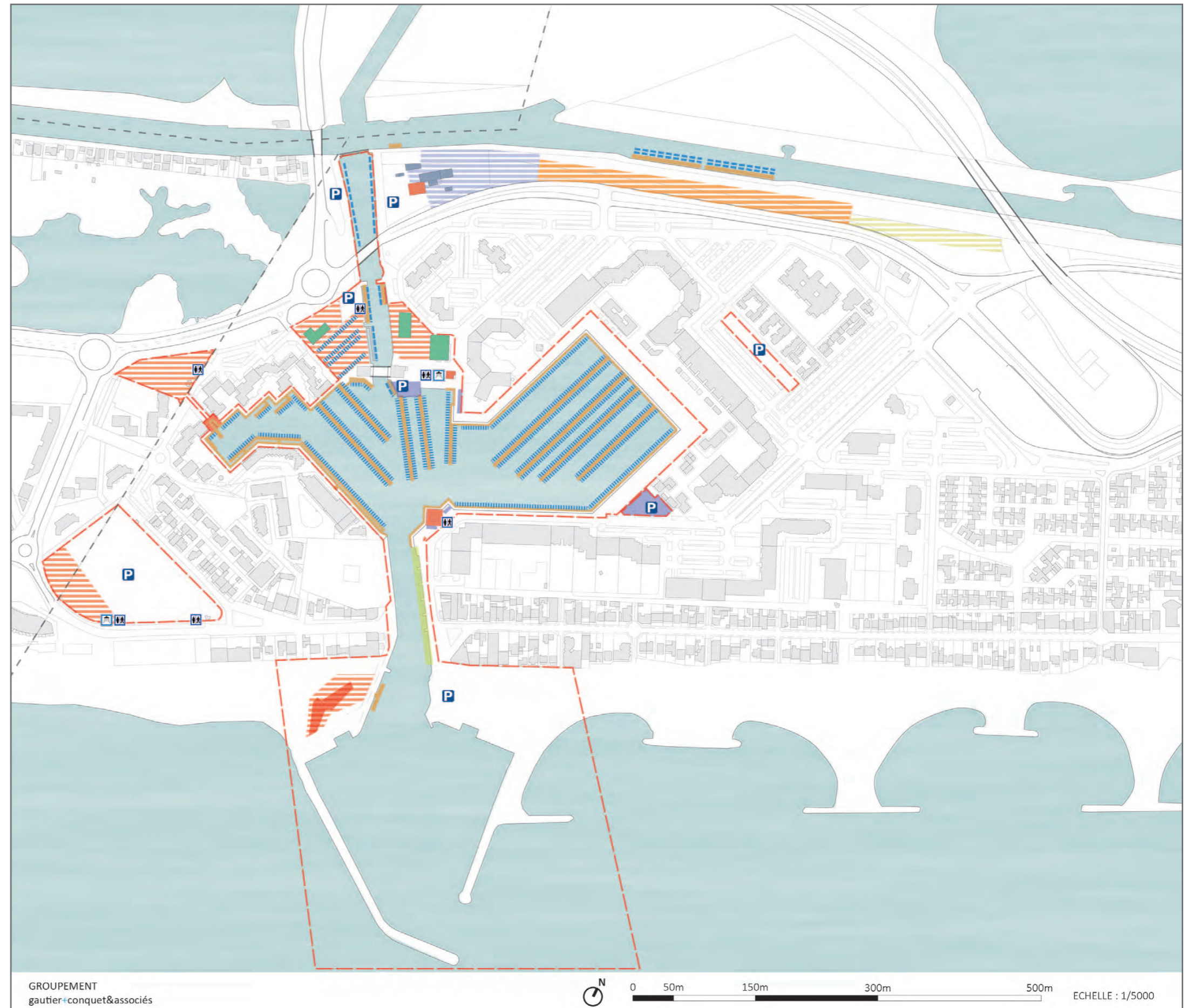
1.10 UNE FONCTION PORTUAIRE STRUCTURANTE MAIS PEU INTÉGRÉE

Des espaces techniques peu intégrés

- L'emprise portuaire est importante, et se situe dans le coeur de ville
- Certains parkings situés dans la zone portuaire sont réservés aux plaisanciers (pas tous).
- Les berges du canal restent de vastes zones en périphérie de la station, très peu qualifiées
- La zone technique se situe sur un espace d'articulation urbaine majeur entre l'Est et l'Ouest, entre le Nord et le Sud. C'est aussi l'entrée de ville depuis Palavas-les-Flots ou Pérols.
- On compte de nombreux services aux plaisanciers (douches, sanitaires), mais ils sont souvent peu intégrés dans l'espace public

Comment mieux intégrer les espaces et services portuaires?

-  Douches dans le secteur portuaire
-  Sanitaires dans le secteur portuaire
-  Parking dans les secteurs portuaires
-  Pontons
-  Bateaux
-  Limites de l'emprise portuaire
-  Services techniques de la commune
-  Zone de stockage des services techniques de la commune
-  Port du Carnon-Plage Mauguio activités fluviales
-  Zone d'accueil Luna Park
-  Activités liées au nautisme
-  Activité liée à la pêche maritime
-  Parkings réservés plaisanciers
-  Equipements / Services nautique
-  Espace d'activité nautique non bâti



Front de mer, place Cassan



Port à sec



Espace de services aux plaisanciers (douches, WC etc)



Espace de services aux plaisanciers (douches, WC)



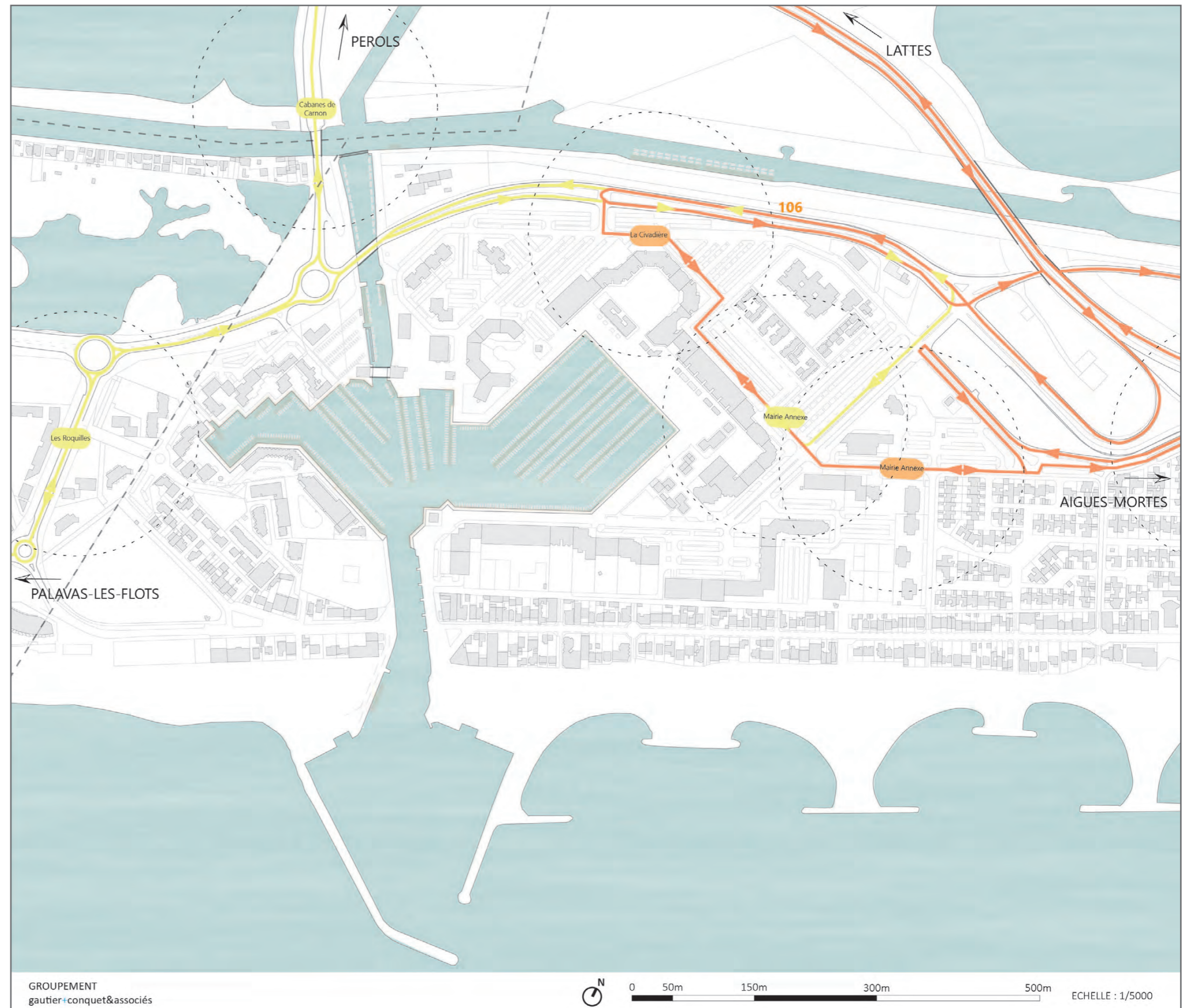
Deux lignes du bus à Carnon

- La station est desservie par deux lignes de bus
- La Ligne 1 du réseau Transp'Or de la communauté d'agglomération du Pays de l'Or
- La Ligne 106 du réseau Hérault Transport à l'échelle départementale
- Les quatre arrêts de bus (Les Roquilles, Cabanes de Carnon, La Civadière, Mairie Annexe) se situent entre 150 et 300 m des extrémités du port
- La partie Sud de la station (Avenue Grassion Cibrand, Jardin du Bosquet) et le coeur de ville ne sont pas desservis
- La majorité des individus qui viennent pour la journée se rend à la plage située sur la rive droite, et n'emprunte pas le centre de la station

Un tram encore trop peu accessible

- Peut-on imaginer une meilleure desserte du centre de Carnon?
- Comment favoriser une intermodalité plus forte Tram/bus?
- Faut-il organiser des petits pôles multi-modaux en entrée de ville?

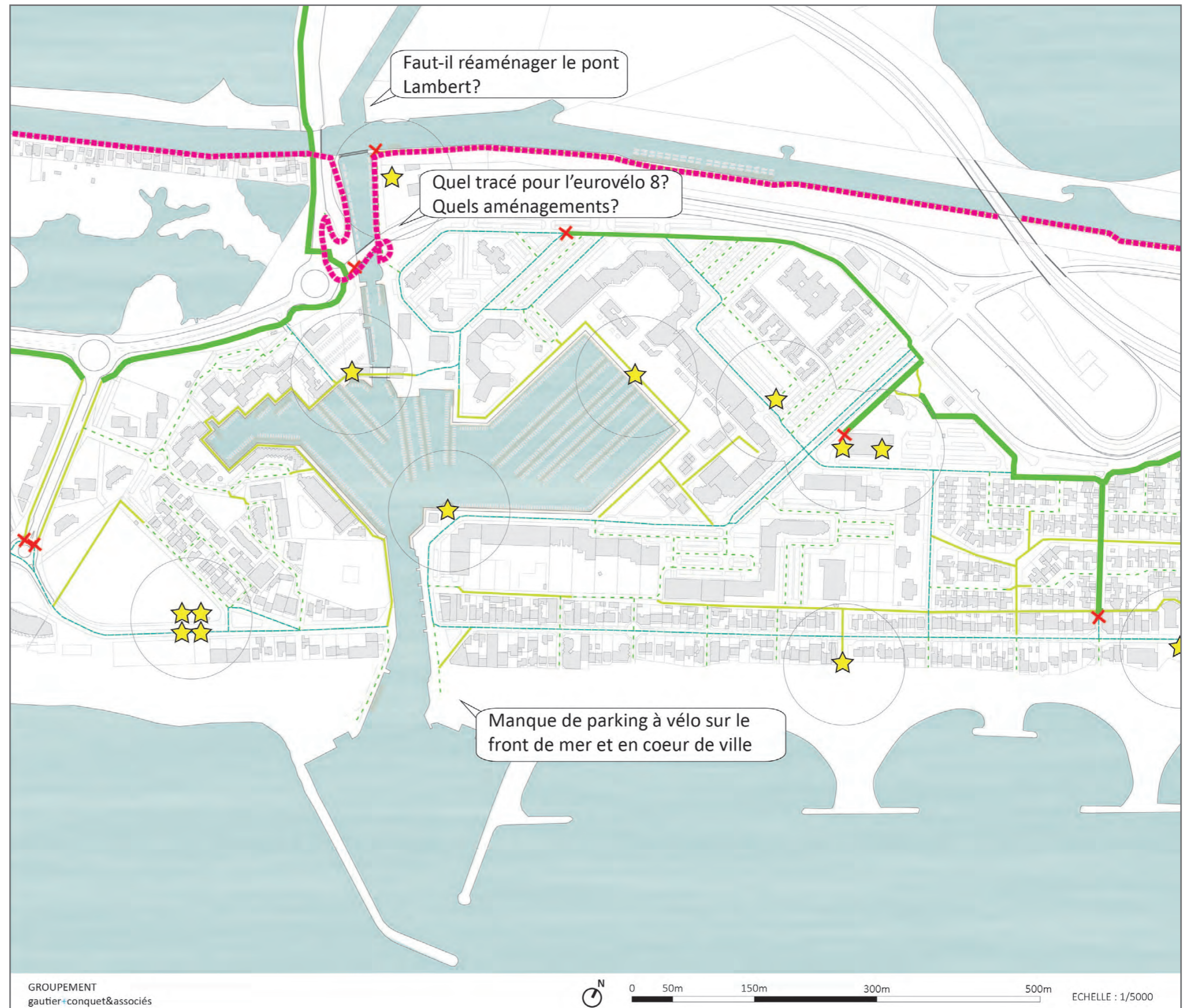
Vers des pôles d'intermodalités en entrée de station?



Des continuités cyclables à créer

- Il y a un manque général d'aménagements cyclables dans la station
- La majorité des déplacements à vélo se font sur les voies routières ou sur des voies et chemins partagés
- Les cheminements piétons peuvent être considérés comme des voies vertes mais leurs dimensions ne sont pas respectées
- Certains parcours prennent fin avec un manque ou une absence de signalétique
- On constate un manque de parking à vélo sur la partie sud de Carnon, aux abords de la plage sur la rive gauche.
- Les grands itinéraires vélos (ViaRhôna, EuroVélo 8, Carnon-Montpellier) ne sont pas encore assurés.

Faut-il imaginer une station de vélo libre service (de la métropole) à Carnon ?

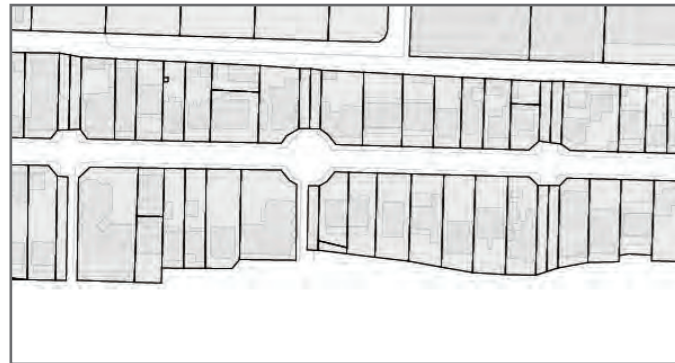


Un espace public déstructuré par des emprises privées

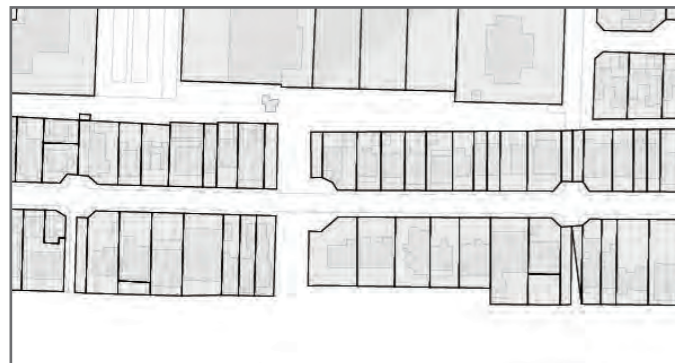
- Les plus grands espaces publics se situent en arrière de la station et sont principalement dédiés au stationnement
- Il y a un enchevêtrement d'espaces publics et privés complexes
- Au sud, les parcelles privées font obstacles et ne permettent pas un accès direct à la plage depuis l'arrière de la station
- Il y a une discontinuité entre les espaces publics
- De façon générale la trame de parcellaire privée ne forme pas un espace public lisible (excepté l'av. Grassion Cibrand)



Dans quelle mesure la requalification urbaine est-elle possible avec des stationnements privés?

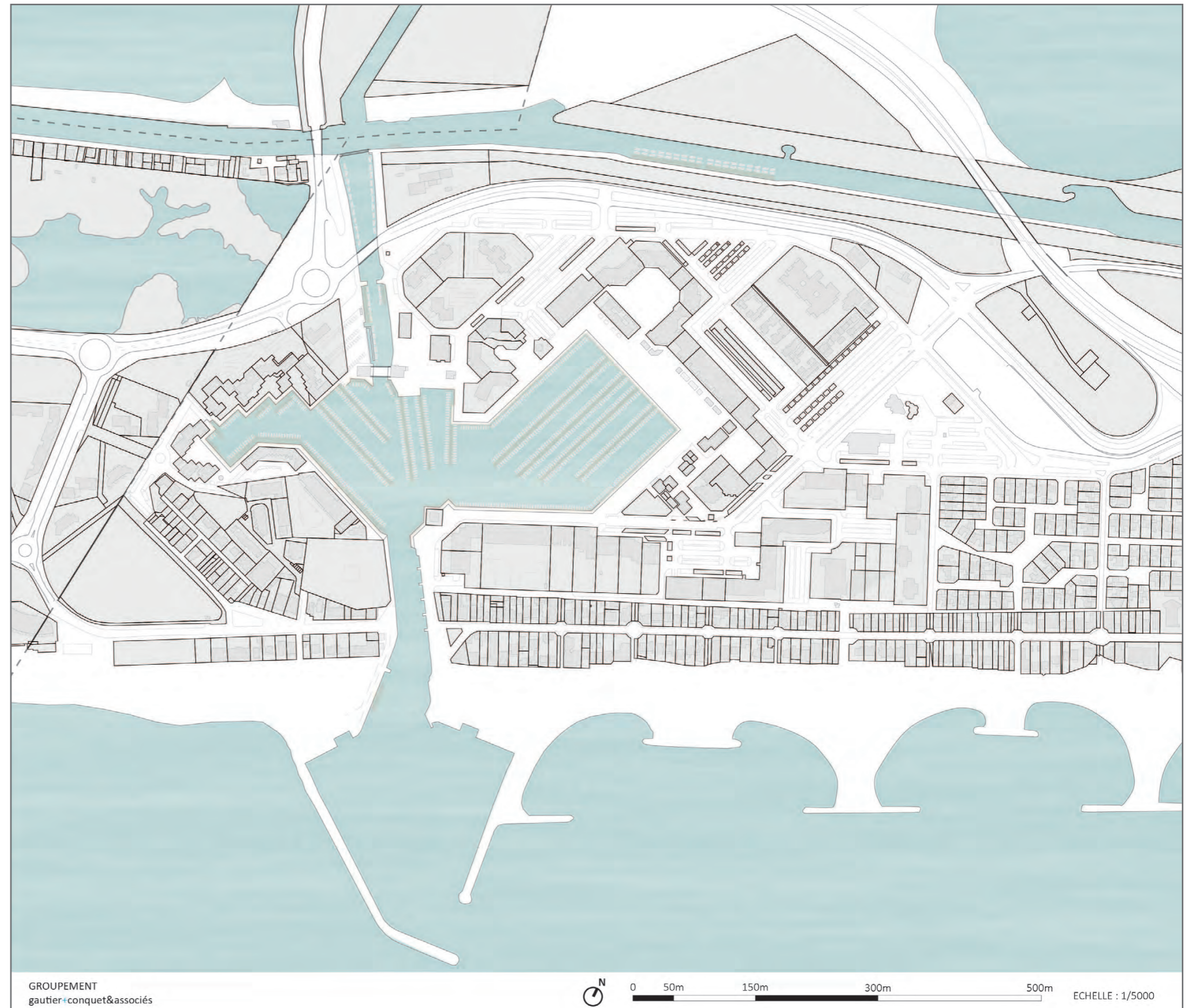
Accès à la plage mi-public / mi-privé



Accès à la plage mi-public / mi-privé



-  Espaces privés
-  Limites parcellaires

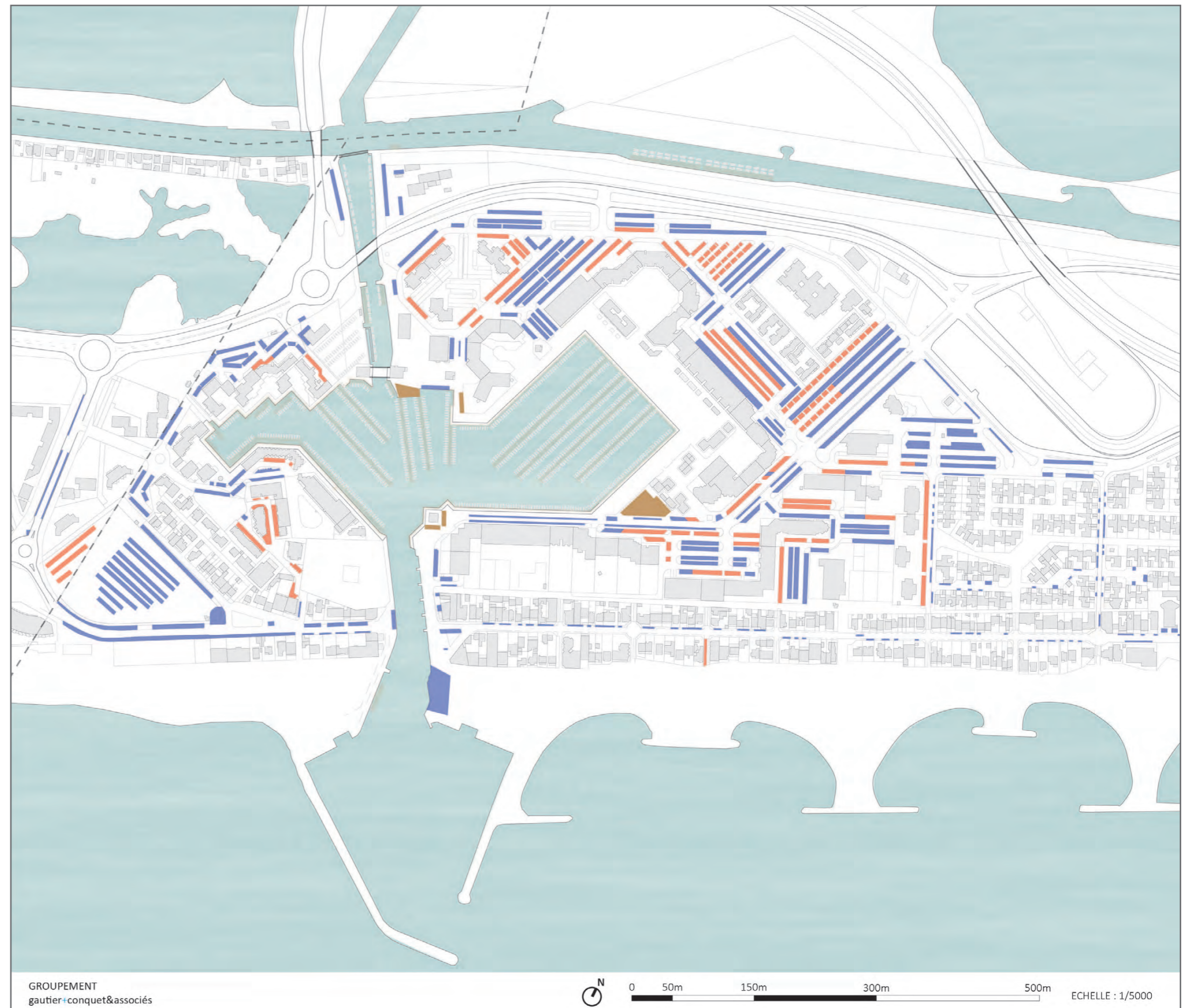


L'emprise du stationnement est dominante dans l'espace public

- L'emprise au sol du stationnement automobile domine et s'étale sur l'ensemble de la station
- Les grands linéaires de places de parking créent des espaces vides non-organisés et placent le statut de la voiture au premier rang
- La distinction entre stationnements publics et stationnements privés est peu lisible et provoque une confusion auprès des usagers

Comment réorganiser les stationnements à l'arrière de la station?

- Comment redéfinir les espaces dédiés au stationnement automobile ?
- Quels emplacements de substitution ?
- Combien de stationnements sont nécessaires à la station ?
- Pourquoi la suppression ou le déplacement de stationnements est inévitable ?
- Création du parking des plages en entrée de ville Est
- Rétrograder la voiture au second rang en prenant en compte les diverses problématiques
- La création d'une passerelle au droit de la place Cassan permettrait de connecter le parking de l'ouest avec la plage et les commerces de bord de mer.



- Stationnement plaisancier
- Stationnement privé
- Stationnement public

GROUPEMENT
gautier+conquet&associés



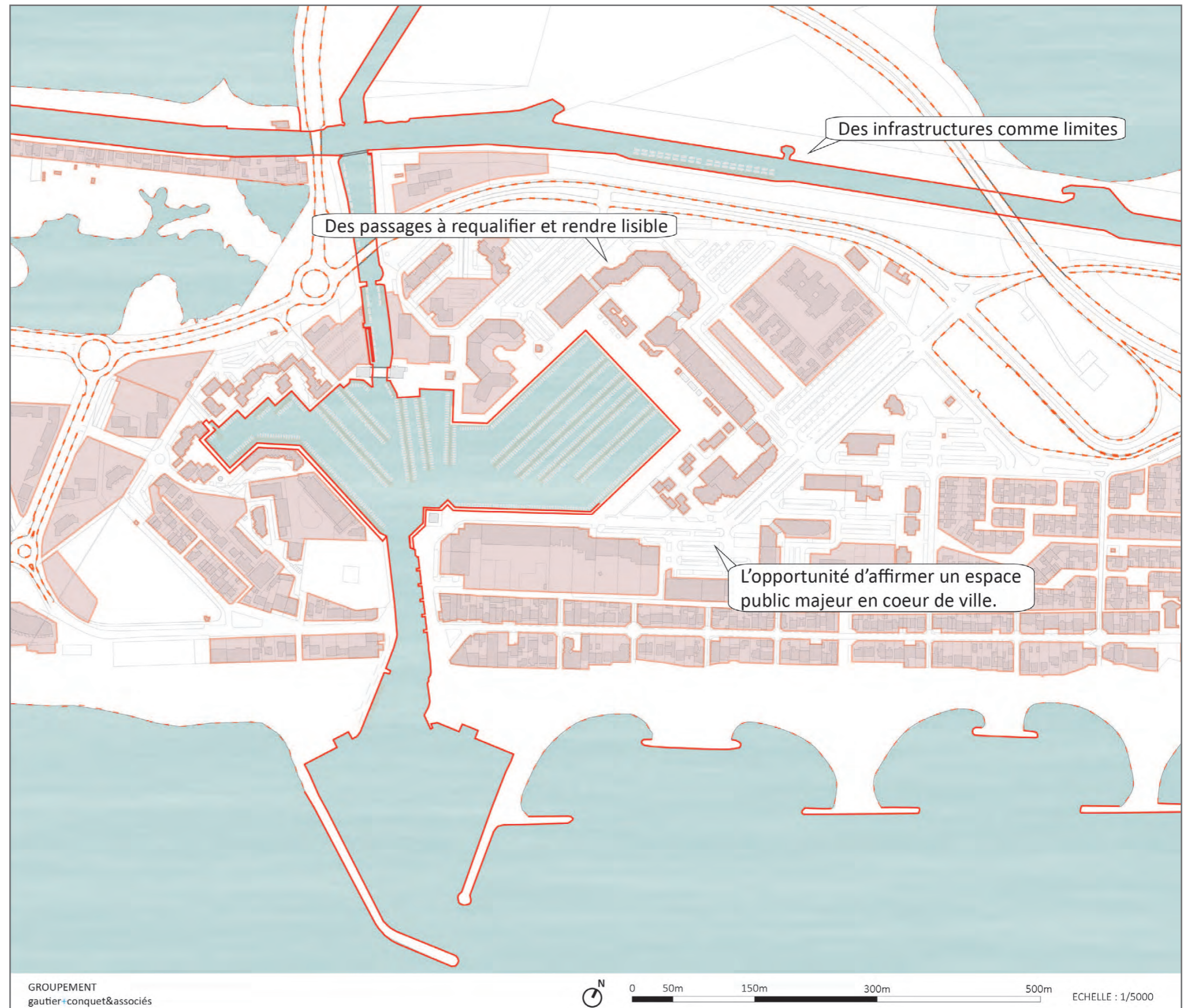
0 50m 150m 300m 500m

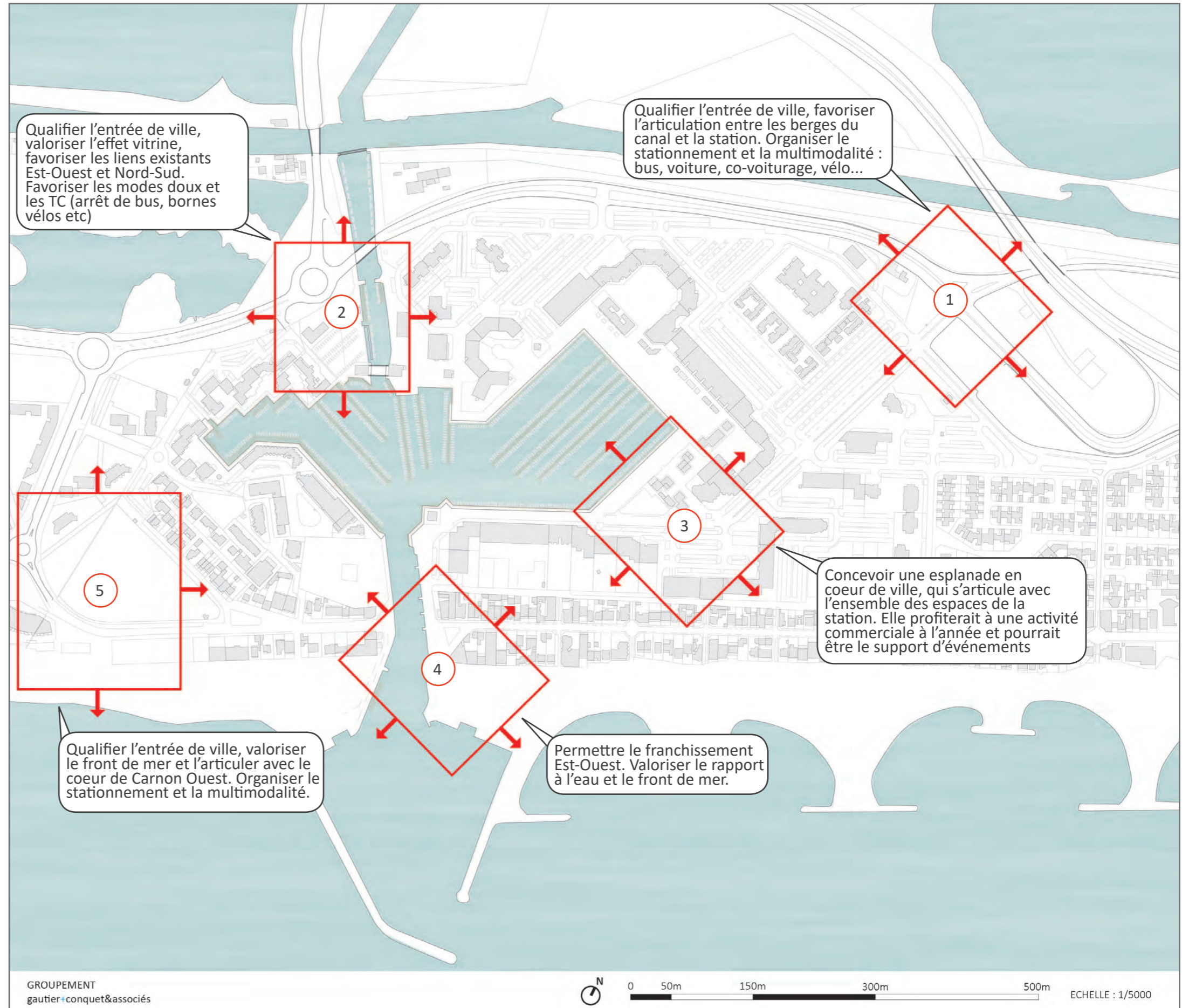
ECHELLE : 1/5000

Des grands espaces libres en arrière de station

- Le long de l'Avenue des comtes de Melgueil, l'esplanade autour de la salle Rosa Parks et le parking du Levant forment un vaste espace public non structuré
- Les parkings positionnés au nord de la station représentent également de vastes espaces vides avec une seule et unique fonction, le stationnement
- Les impasses situées le long de l'Avenue Grassion Cibrand constituent des accès importants à la mer sur tout l'axe Ouest-Est de la rive gauche
- Les infrastructures maritimes et fluviales marquent d'importantes limites dans la station.
- La crèche, l'école primaire Joseph d'Arbaud et la résidence Le Hameau du Port forment un îlot important
- L'ensemble d'immeubles le long du quai Auguste Meynier constitue une importante barrière physique et visuelle difficile à contourner. Des passages permettent toute fois de franchir ces constructions
- La partie Ouest de la station rencontre moins de limites physiques pour accéder à la mer hormis l'ensemble d'habitats individuels et les grandes résidences privées

Une esplanade du port à affirmer comme espace public central





2



2. Analyse paysagère des espaces publics

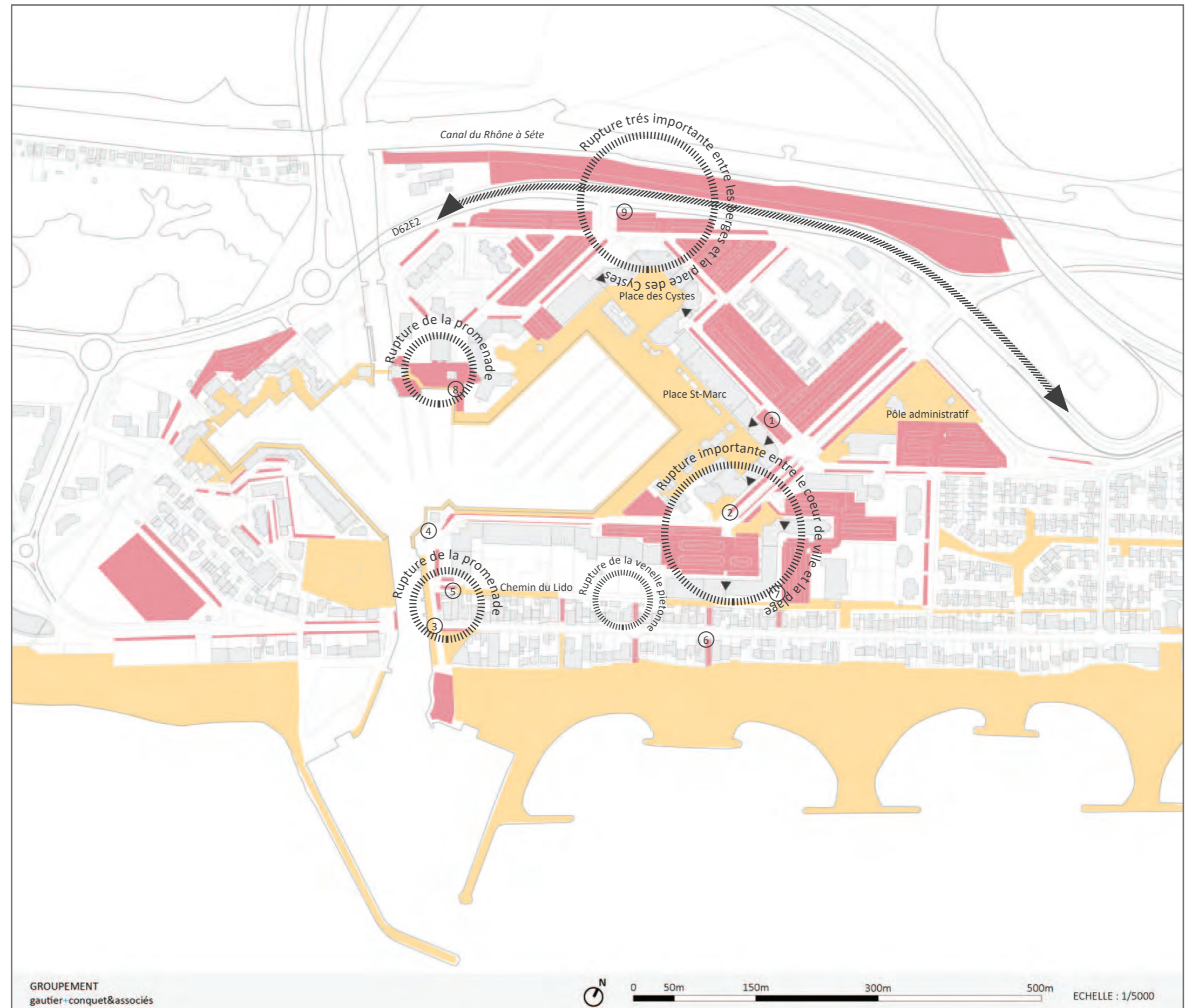
2.1 DES ESPACES PUBLICS FRAGMENTÉS PAR LES PARKINGS ET LES ROUTES

Carte des ruptures dans l'espace public

Il est actuellement difficile pour le piéton de se repérer dans Carnon. La voiture occupe la majorité de l'espace et « coupe » les relations entre les différents espaces piétons de la station. Par exemple depuis la Place St Marc, il est difficile d'accéder à la place Cassan, car au niveau de la capitainerie la promenade débouche sur une route et un parking.

Les grandes nappes de parkings coupent visuellement et physiquement les continuités piétonnes.

La difficulté à se repérer vient aussi de la présence des barres d'habitations qui empêchent les vues sur la mer, et désorientent le promeneur. Les accès sous les bâtiments sont difficilement perceptibles et peu engageants.

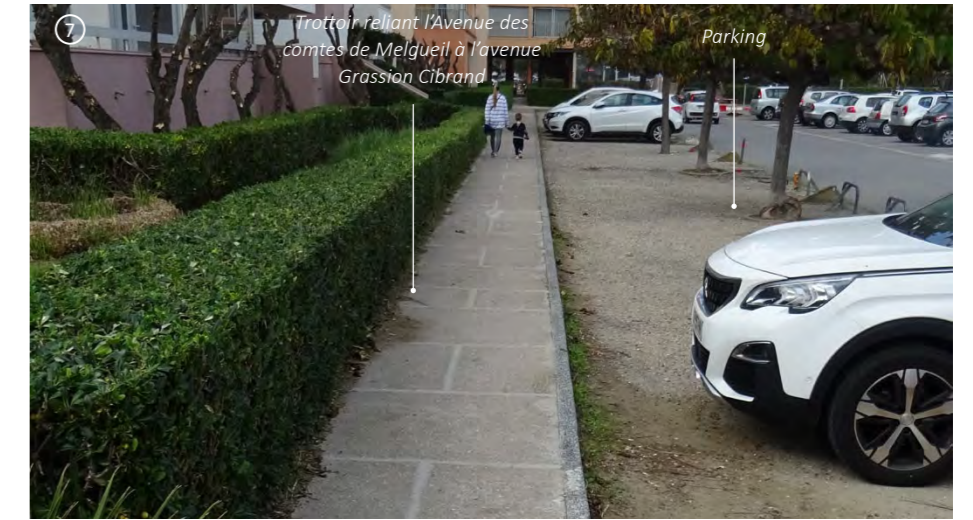




Entrée vers la place St-Marc complètement masquée par le stationnement



La promenade débouche sur une route, des stationnements, le piéton s'en trouve désorienté



Des chemins de traverse existent parfois mais ils sont étroits et ressemblent plus à des trottoirs qu'à des liaisons piétonnes identifiables



L'immense parking des Esquifs empêche une continuité visuelle et piétonne entre deux espaces piétons. Cela est renforcé par la présence des barres d'habitations



Accès complètement encombré et invisible vers le chemin du Lido, dû au trottoir trop étroit, à l'absence de signalétique, à l'implantation des poubelles et aux stationnements



La promenade du tour du port côté Est est interrompue par un parking et la zone technique



Le stationnement empêche de voir la place et bloque l'ouverture sur la mer. La route amenant au parking crée une rupture entre deux espaces piétons



L'accès à la plage est peu engageant pour le piéton, c'est une impasse qui sert de parking, fermée par une chaîne



Les parkings à l'arrière des résidences et la RD62E2 rendent très difficile, voire impossible, l'accès aux berges

2.2 UNE MULTITUDE DE REVÊTEMENTS, DONT UN VOCABULAIRE ROUTIER PRÉGNANT, PROVOQUANT UNE PAUVRETÉ DES SOLS

Carte des revêtements

La multitude de revêtements de sols contribue au manque de lisibilité des espaces publics. Certaines continuités piétonnes existent mais ne sont pas clairement identifiables car elles ont un caractère très routier (simple trottoir, ou enrobé). Ce caractère routier se retrouve à l'échelle de la station, la majorité de l'espace est en enrobé, une grande partie du sol est imperméabilisé. Les grands parkings sont la première image que nous percevons lorsque nous arrivons à Carnon.

Enfin les pavés béton de couleur rose sont un marqueur des années de construction de la station (70-80), datant ainsi les lieux, ces derniers banalisent la ville puisque ce revêtement est commun à nombre de stations balnéaires de cette époque.



- Pavés bétons, différentes couleurs
- Béton coulé
- Sable stabilisé
- Platelage bois
- Sol enherbé
- Bitume trottoir
- Multiples revêtements sur un même espace
- Enrobé route et stationnement

Beaucoup de revêtements différents et de couleurs différentes créent un manque de lisibilité et de cohérence de l'espace public



Avenue des comtes de Melguil - 6 revêtements différents



Place St-Marc - 8 revêtements différents



Avenue Grassion Cibrand - 9 revêtements différents

Gamme chromatique des revêtements de la station

Les teintes rosées sont un marqueur des années 70-80 (teintes des pavés béton)



Les différents revêtements de Carnon

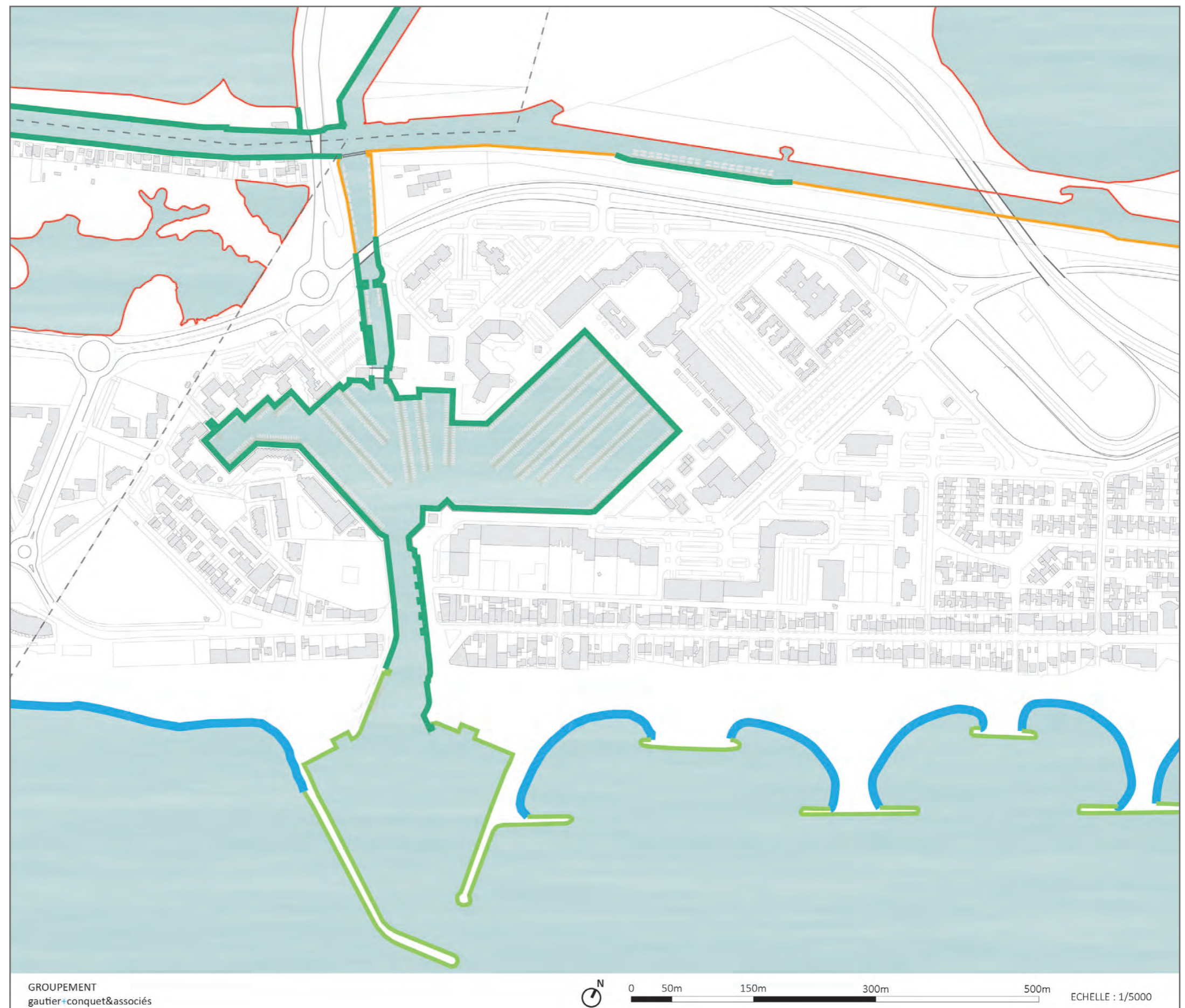
Secteur centre ville

Secteur front de mer



Des rapports à l'eau très hétérogènes

- On vit et on vient à Carnon pour sa relation à l'eau. Néanmoins, son traitement laisse à désirer sur une grande partie du linéaire d'eau.
- La plage reste le lieu le plus accessible pour un rapport à l'eau très fort mais celui-ci est restreint par le système de digues.
- La plage reste dans un certain sens «confidentielle», puisqu'elle est peu visible depuis le centre de la station.
- Le canal et l'étang sont difficilement accessibles, et leurs berges peut ou pas aménagées.
- Comment rétablir un rapport à l'eau plus prononcé ?
- Quelles emplacements peuvent être améliorer ?
- S'ouvrir au canal et aux étangs
- Aménager les berges pour la pêche de loisirs
- Articuler les espaces publics à proximité de l'eau





La plage Carnon Est.



Chenal d'entrée du port, Carnon Ouest.



Darse principale du port, Carnon Ouest.



Chenal d'entrée du port, Carnon Est



Canal du Rhône à Sète



Canal du Rhône à Sète



Avant-Port, Carnon Est



Chenal arrière



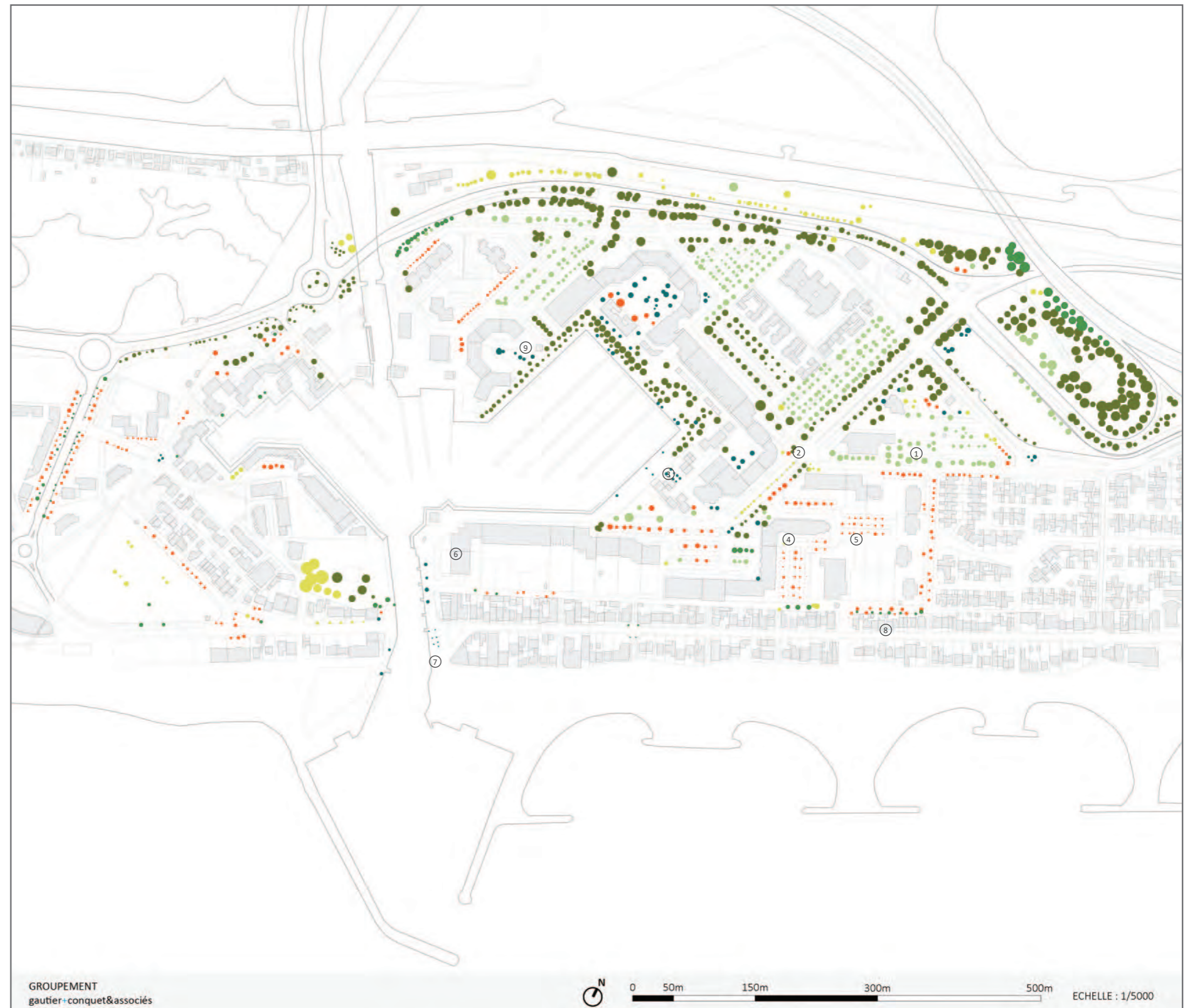
Chenal arrière

Carte de végétation

La strate arborée dans un premier temps, tranche avec la carte des revêtements de sols. Une impression de « verdure » se dégage. Mais les arbres d'alignements sont « plantés » dans le bitume. Les pieds d'arbres n'existent presque pas. Ce couvert végétal est important mais assez pauvre en terme de diversité végétale, quatre essences seulement sont majoritaires (pins parasols, platanes, mûriers platanes, palmiers). Ces essences sont assez communes et ne permettent pas d'identifier Carnon ni de faire référence aux paysages alentours. Cette végétation est vieillissante et marque la commune dans les années 80 (notamment le mûrier platane).

Un travail sur les végétaux des milieux naturels environnants permettrait de diversifier la palette végétale et de convoquer le paysage et la géographie locale au cœur des espaces publics. La plantation de ces nouveaux végétaux locaux créerait une véritable identité pour la station, en lien avec son territoire.

-  Pin parasol
-  Platane
-  Murier platane
-  Palmier
-  Tamaris
-  Autres essences (Olivier, Mélia, peuplier, prunier)





Espace planté peu qualitatif, dû aux arbres vieillissants, trop taillés, donnant une silhouette très artificielle et chétive aux arbres.



Les muriers platanes sont très datés années 80. Port peu esthétique, ne raconte aucune ambiance.



Les palmiers renvoient une image datée des lieux. En revanche la palette végétale au premier plan est plus moderne (composition plus naturelle). Les contenants sont beaucoup trop imposants et encombrant l'espace public.



Entrée de ville banalisée. Absence de lien «végétal» avec l'environnement «naturel» de Carnon. Pieds d'arbres beaucoup trop petits pour permettre à ceux-ci un développement correct. Manque de diversité végétale.



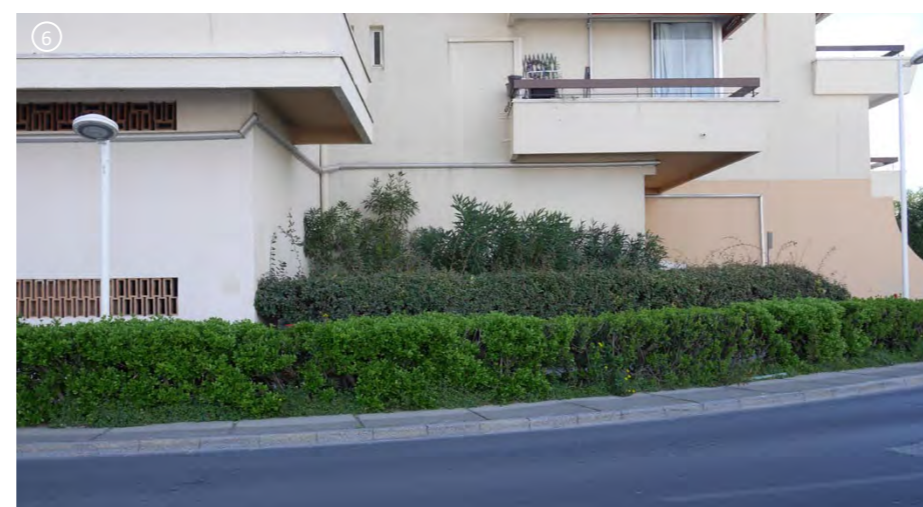
Une ambiance de parking comme il en existe trop à Carnon. Un enrobé omniprésent, un espace infime laissé aux plantes, et une palette végétale datée et peu qualitative.



Le chemin du lido est une venelle piétonne intéressante mais sa composition végétale est limitée (mêmes essences que sur les parkings). L'apport de nouvelles essences plus en lien avec le territoire et aux ports plus naturels, créeraient une ambiance toute autre.



La structure du mail sur la place St Marc est à conserver. La présence des pins vient casser la hauteur des barres situées à l'arrière ainsi ils créent une intimité et une ombre agréable



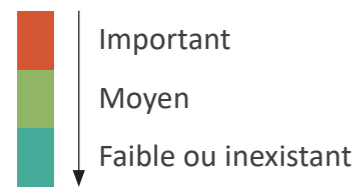
Les haies en pieds d'immeubles, de part leur taille et les essences choisies, renforcent ce côté «daté» de la station.



Autre ambiance de parking, même problématique. Un enrobé omniprésent, une imperméabilisation des sols très importante, des pieds d'arbres négligeables.

Cartes des usages

Intensité d'usage



Place St Marc, espace très fréquenté

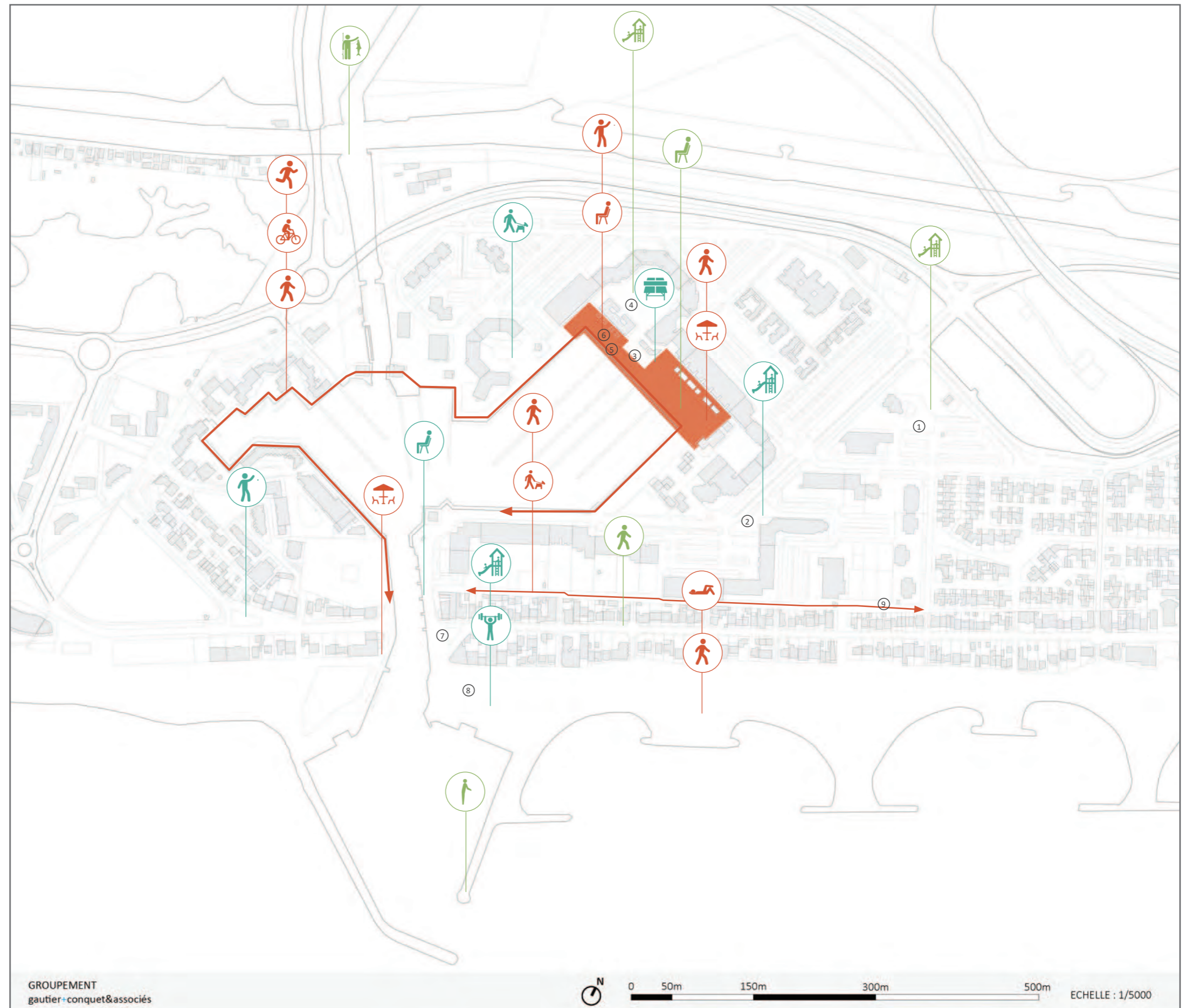
Parcours très empruntés

Usages

- repos
- assise
- Vélo
- promenade du chien
- marche
- course à pied
- pêche
- contemplation

Infrastructures

- Terrasse, cafetier
- Aire de jeux
- Table de ping pong
- terrain de pétanque
- Aire de fitness



GROUPEMENT
gautier+conquet&associés



0 50m 150m 300m 500m

ECHELLE : 1/5000



Aire de jeux qui fonctionne ponctuellement mais l'environnement de cet espace est peu engageant. Située à côté du pôle administratif au fond du parking et entourée de routes fréquentées



La place des Cystes par son enclavement est peu fréquentée, sauf le soir où l'aire de jeux est utilisée



La place Cassan est une place vide, sans assise. Hormis le marché, cet espace ne permet aucune appropriation



Aire de jeux sur l'Avenue des Comtes de Melgueil, semble ne pas être utilisée



La promenade du tour du port et la place St-Marc sont les secteurs les plus fréquentés de Carnon, où se côtoient boulistes, promeneurs, cyclistes, runners. Les assises, les cafetiers et les restaurateurs contribuent à l'animation de cet espace. C'est un des rares endroits où le vent est moins présent quand il souffle



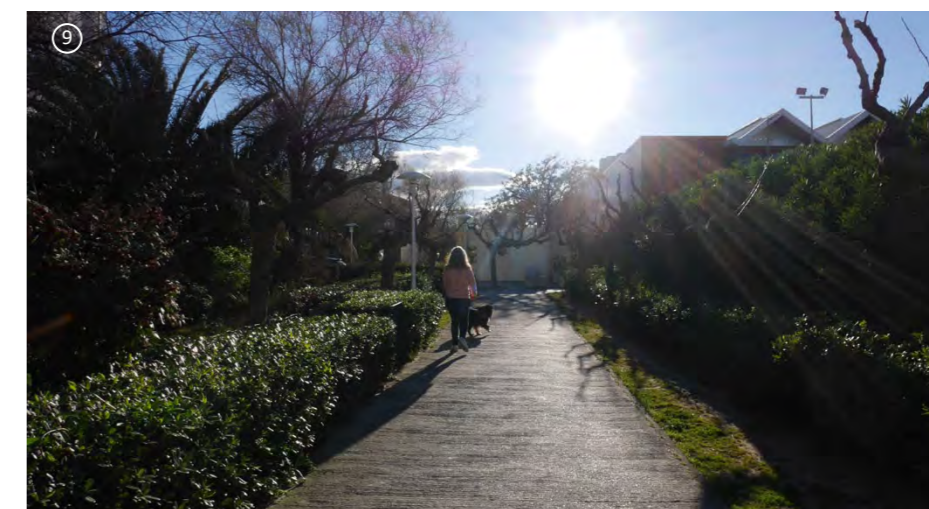
L'aire de jeux et de fitness sur la plage sont peu utilisés. Espace confus et difficilement lisible entre le parking, les dunes, les jeux et la digue



Les tables de ping-pong de la place St-Marc encombrant une grande partie de l'espace et semblent ne pas être utilisées



Les terrains de pétanque de la place St-Marc sont très utilisés l'après-midi



Le chemin du lido et une venelle piétonne très utilisée par les habitants pour rentrer chez eux, pour promener leur chien. Ce chemin est privilégié à l'Avenue Grassion Cibrand car plus protégé du vent


Encombrement de la place St-Marc

La grande majorité des usages se développent sur la promenade du port et sur la place St-Marc. Les autres espaces piétons (hors plage) ne sont que des lieux de passages ou ne sont pas fréquentés. Cela est principalement dû au fait qu'ils sont difficilement accessibles (comme les berges du canal) ou parce qu'ils ne permettent aucune appropriation de l'espace (comme la place Cassan) ou simplement parce qu'ils sont mal situés ou peu engageants (comme certaines aires de jeux).

Comme dit précédemment, la place St Marc concentre beaucoup d'usages. Ici un autre problème intervient : l'encombrement. Il existe beaucoup trop d'installations pérennes ou non, commerciales et/ou de loisirs qui envahissent progressivement la place, entraînant une lecture difficile de l'espace, un cloisonnement de certaines parties et le recul des piétons le long des quais.

Commerce

- Terrasse vélum
- Terrasse simple

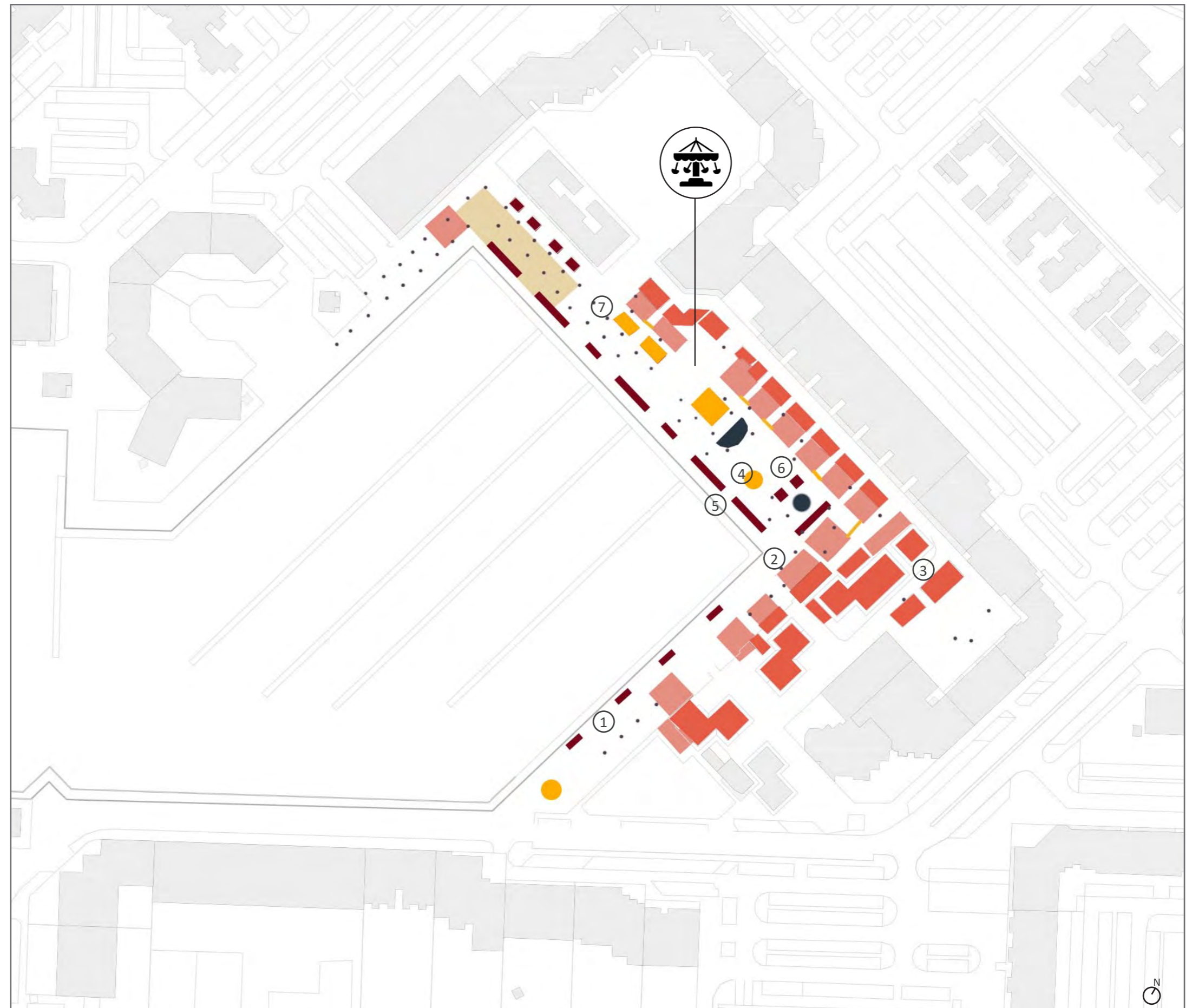
-  Carousel présent en période estival

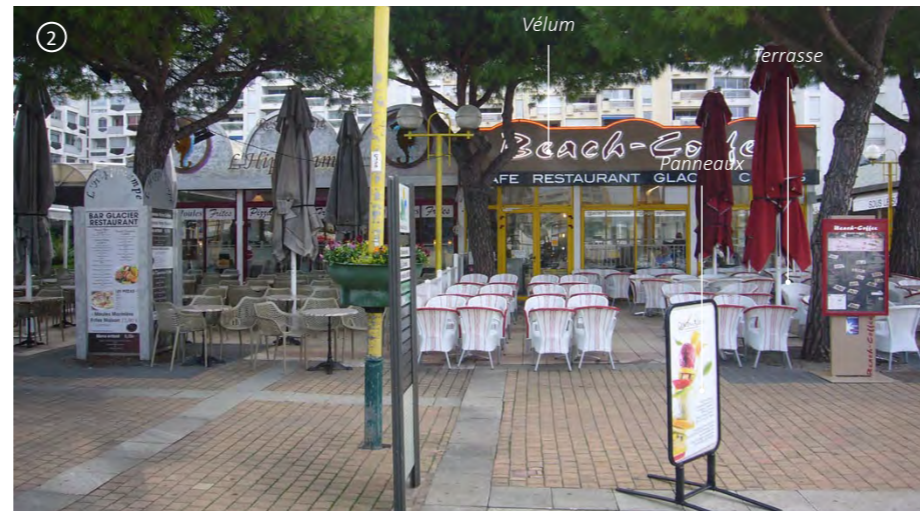
Mobilier

- Jardinière
- fontaine
- Jeux, estrade, banc
- Arche
- Terrain de pétanque

Végétation

- Arbres

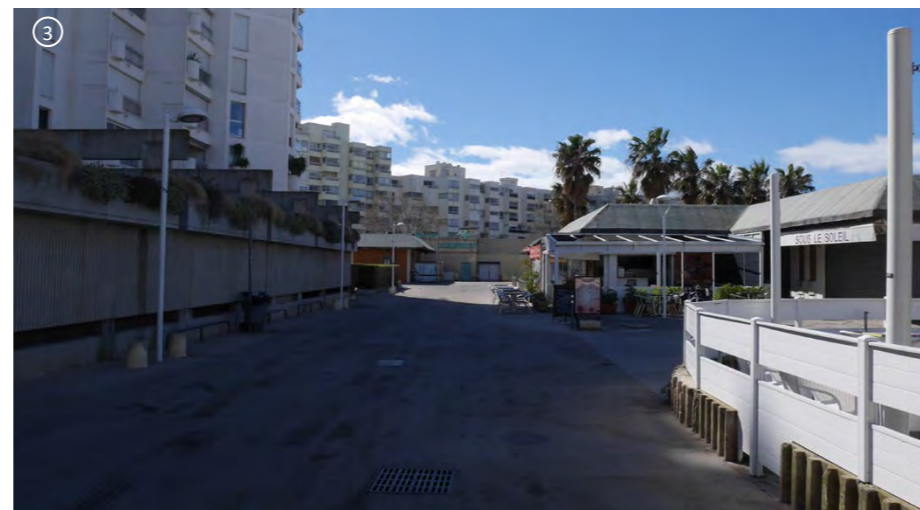




L'emprise spatiale des restaurateurs sur la place est toujours plus importante



La place s'encombre petit à petit



Les constructions de vélum des restaurateurs créent des arrières et coupent la relation entre les habitations



Place St-Marc, un mobilier urbain vieillissant renvoie la station aux années 80. On constate également un encombrement de l'espace dû à certains mobiliers très massifs.



On peut voir ici qu'une grande partie de la place est occupée par du mobilier ou des commerces, laissant une partie assez réduite aux piétons



Cette estrade, située sur la place St-Marc, encombre l'espace public par son architecture imposante. Infrastructure peu utilisée hors période estivale.



La place se réduit fortement à certains endroits, à cause de l'installation d'éléments surdimensionnés et inadaptés (aire de tables de ping-pong), «poussant» un peu plus le piéton sur les quais

3

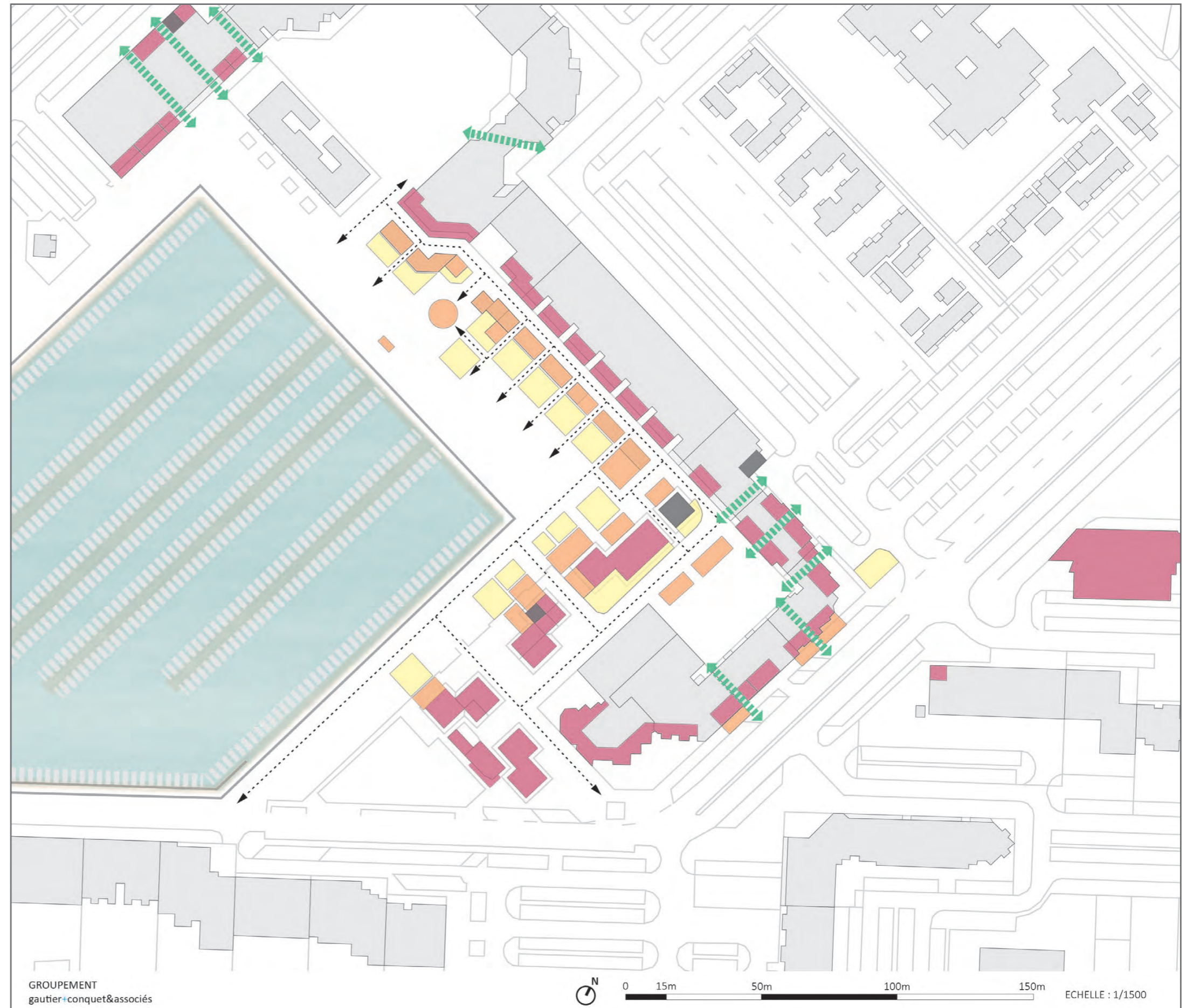


3. Analyse spécifique de l'insertion des commerces

3.1 UNE PROMENADE DU PORT ENCOMBRÉE

Une organisation commerciale qui nuit à sa lisibilité

La multiplicité des blocs commerciaux, l'organisation peu ordonnée, la diversité des structures des commerces rend l'espace très complexe à lire. L'organisation des commerces crée des rues parallèles et étroites. Les porches sous immeubles sont peu visibles et ne coïncident pas avec les axes de circulation.





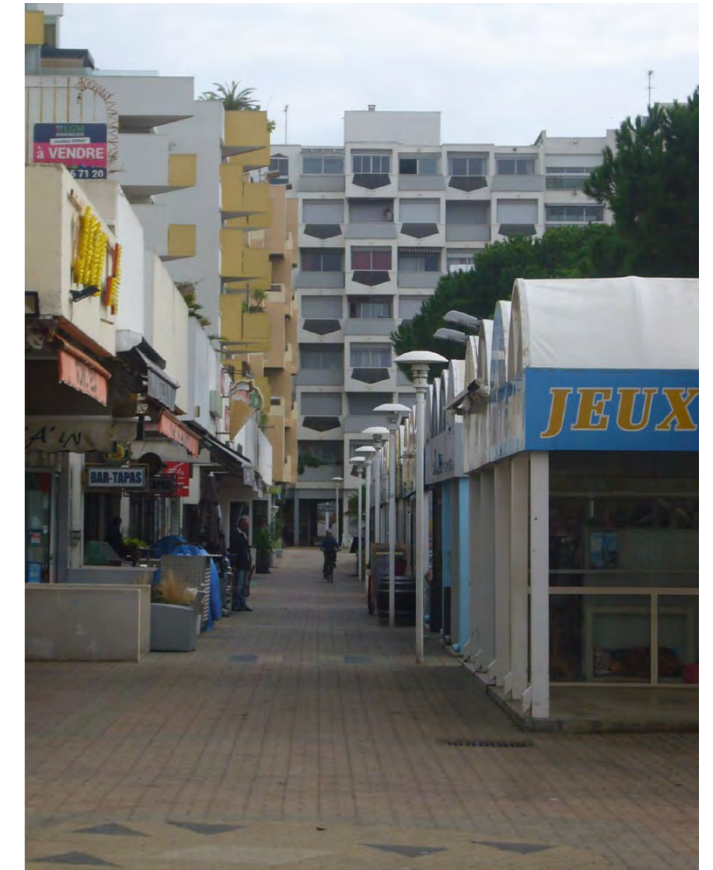
Des ruelles couvertes créant des galeries



Des dimensions étroites empêchant la bonne circulation



Certaines «venelles» ont une fonction détournée



Un long couloir provoquant une perte de repères et un «effet labyrinthe»



Des obstacles présents (marches) défavorisent l'accès pour tous à l'esplanade du port



Les terrasses encombrant l'esplanade, les différents espaces sont peu lisibles

3.2 UNE CENTRALITÉ HISTORIQUE SAUVEGARDÉE PAR LA PÊCHE

Un linéaire commercial peu lisible

Le linéaire commercial le long de l'Av. Grassion Cibrand n'est pas continu.
La place Cassan ne marque pas la centralité commerciale.
Les quais des pêcheurs est un élément commercial et identitaire fort qui mérite à être mieux mis en valeur.

-  Commerces en rdc ou bâtis
-  Extensions commerciales couvertes
-  Terrasses commerciales
-  Locaux vacants
-  Ventes de poissons frais
-  Quais pêcheurs
-  Cheminements
-  Front de mer





Les plus anciens commerces, patrimoine de Carnon



Des commerces et services de proximité à encourager



Des accès à la plage à valoriser, impasse la plus proche de la place Cassan (Av. Grassion Cibrand)



Des accès à la plage à valoriser (Av. Grassion Cibrand)

3.3 ANALYSE DES ENSEIGNES ET DEVANTURES DES COMMERCES

Enseignes/devantures

Le relevé photographique des devantures des commerces met en avant une grande diversité de traitement des commerces, et de la façon dont ils communiquent sur l'espace public.

On trouve une grande incohérence en termes de couleurs, formats, hauteurs, emplacements et messages.

L'absence de Règlement local de Publicité se ressent dans la confusion qui règne dans la qualité et finitions.

Généralement les enseignes sont de basse qualité : panneaux dibond imprimés et fixée aux auvents.

On trouve ainsi une forte compétition entre les commerces pour communiquer plus que le voisin, ce qui crée une surenchère des informations, une saturation et une répétition des éléments de la signalétique commerce. La lecture des différents services est ainsi rendu difficile et manque de hiérarchisation.



Commerces cachés derrière le parking. On distingue l'enseigne mais pas l'entrée



Compétition entre commerces pour avoir l'attention du client



Taille des devantures disproportionnées et confusion du message



Enseignes peu qualitatives

Enseignes-devantures / place Saint-Marc

Autour de la place Saint Marc, il semble y avoir eu une volonté d'uniformiser l'aspect des enseignes.

Les toitures cintrées sont récurrentes et permettent d'avoir une lecture d'ensemble plus organisée et unitaire.

Les enseignes suivent généralement la forme architecturale avec des panneaux semi-circulaires. Tous ne respectent pas cette directive et superposent des enseignes rectangulaires.

La plupart des commerces sur la place sont des restaurants de qualité équivalente (relativement basse) et la concurrence les pousse à surenchérir de communications et d'enseignes pour se différencier. Le résultat créé un lieu très confus, oppressant et saturé de messages.



Le passage piéton entre les résidences et la place Saint-Marc est dense en offres de restauration mais elle reste organisée grâce à des formes d'enseignes relativement unitaire.



La qualité des enseignes (matériaux) diffère beaucoup entre commerces (ici en bois)



La qualité globale des enseignes est peu qualitative et ne renvoie pas une bonne image de l'offre et du lieu.



Quelques «dérégations» à la règle

Signalétique commerce dispersée

De manière générale, il manque une RLP pour contenir les messages publicitaires, les enseignes, et encadrer la communication des commerces. On trouve ainsi dans l'espace public une importante quantité de messages publicitaires (répétition d'une même enseigne), une incohérence entre les supports (en drapeau, totem, devantures, etc), leurs formes, leurs échelles.

Cet effet dessert les commerces car rend illisible l'offre, crée de la confusion dans la communication et s'interfère avec la signalétique de ville.



Messages répétés sur des formats différents et à différents hauteurs



Passage encombré par les supports de communication



Des supports «originaux» qui interfèrent avec la signalétique urbaine



Répétitions de la même enseigne, qui créent de la confusion dans sa localisation

4



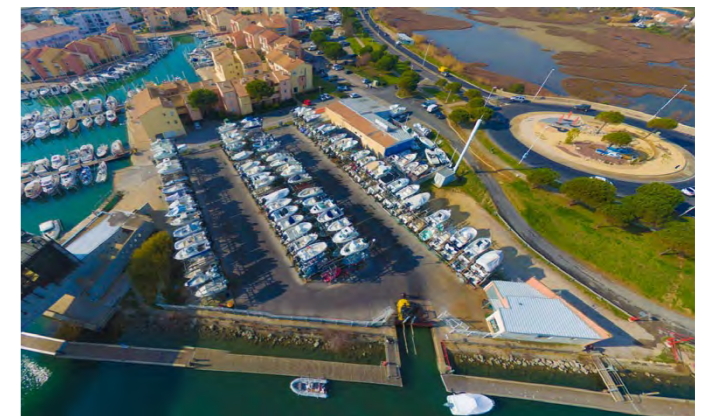
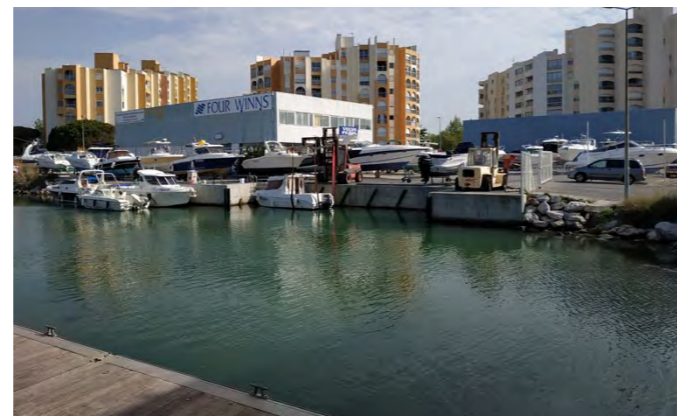
4. Analyse spécifique de la zone technique

4.1 UNE ZONE TECHNIQUE SANS LOGIQUE URBAINE

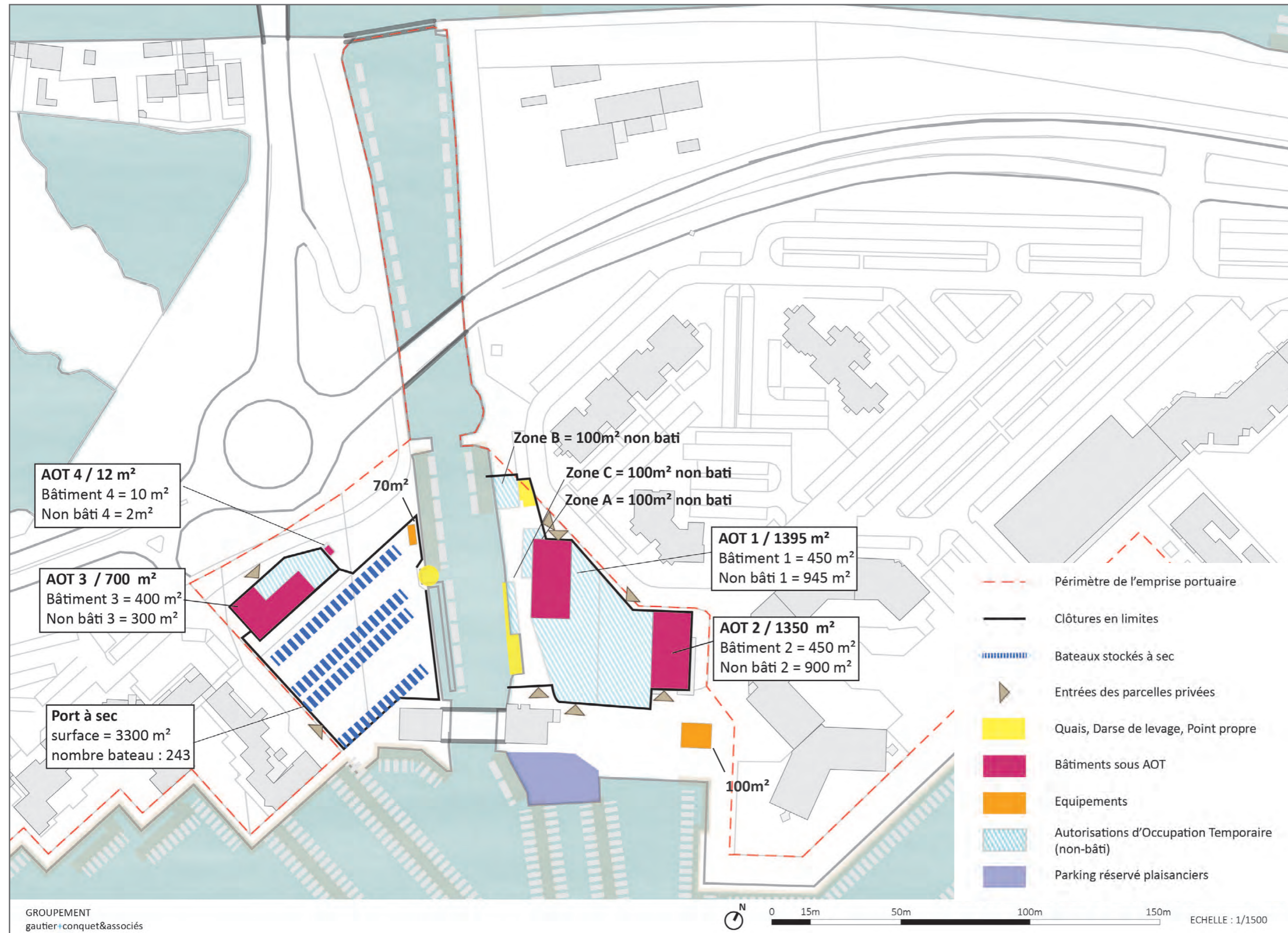
Une zone technique peu intégrée



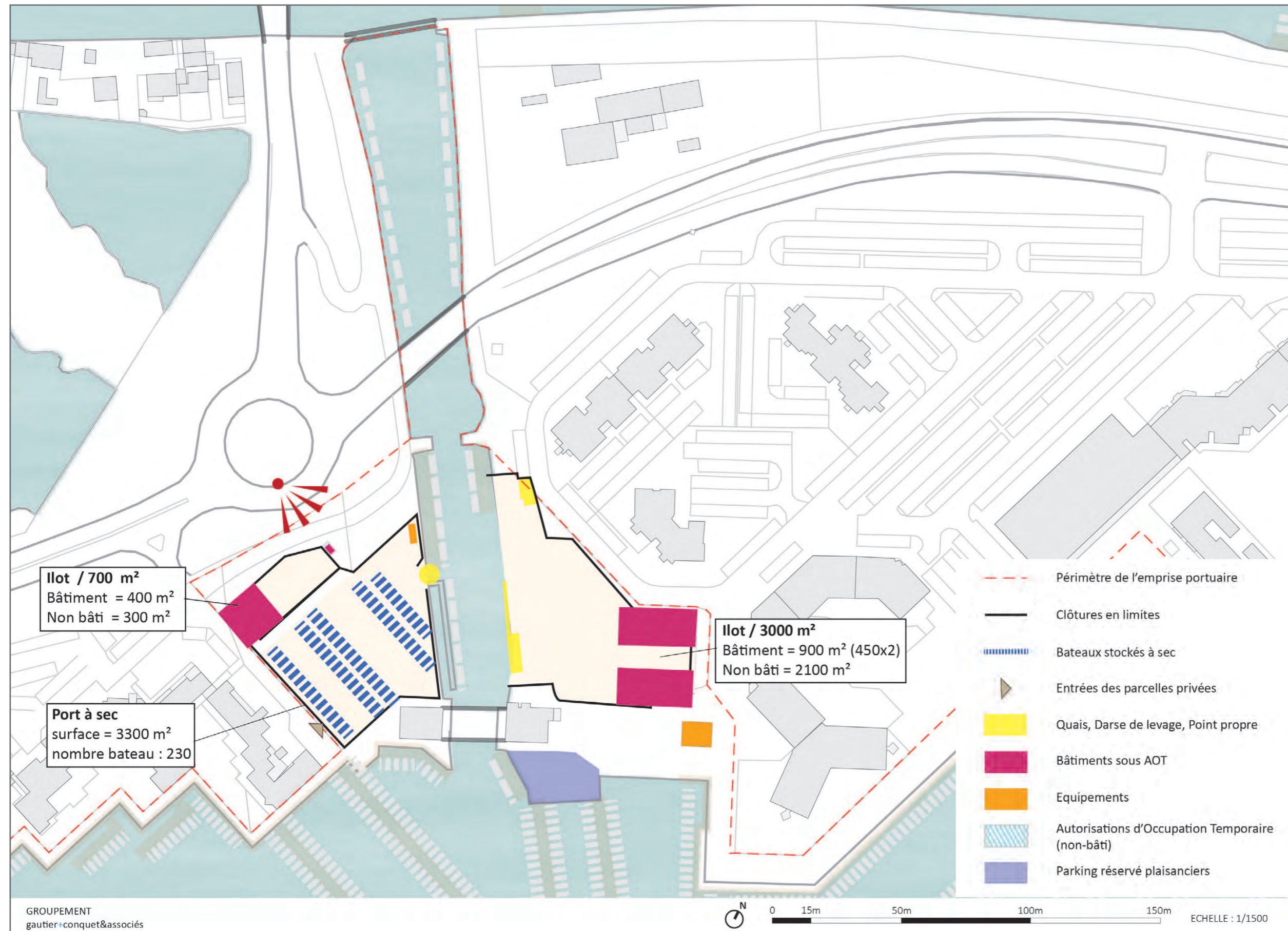
google earth



Un espace peu qualitatif avec une grande emprise au sol

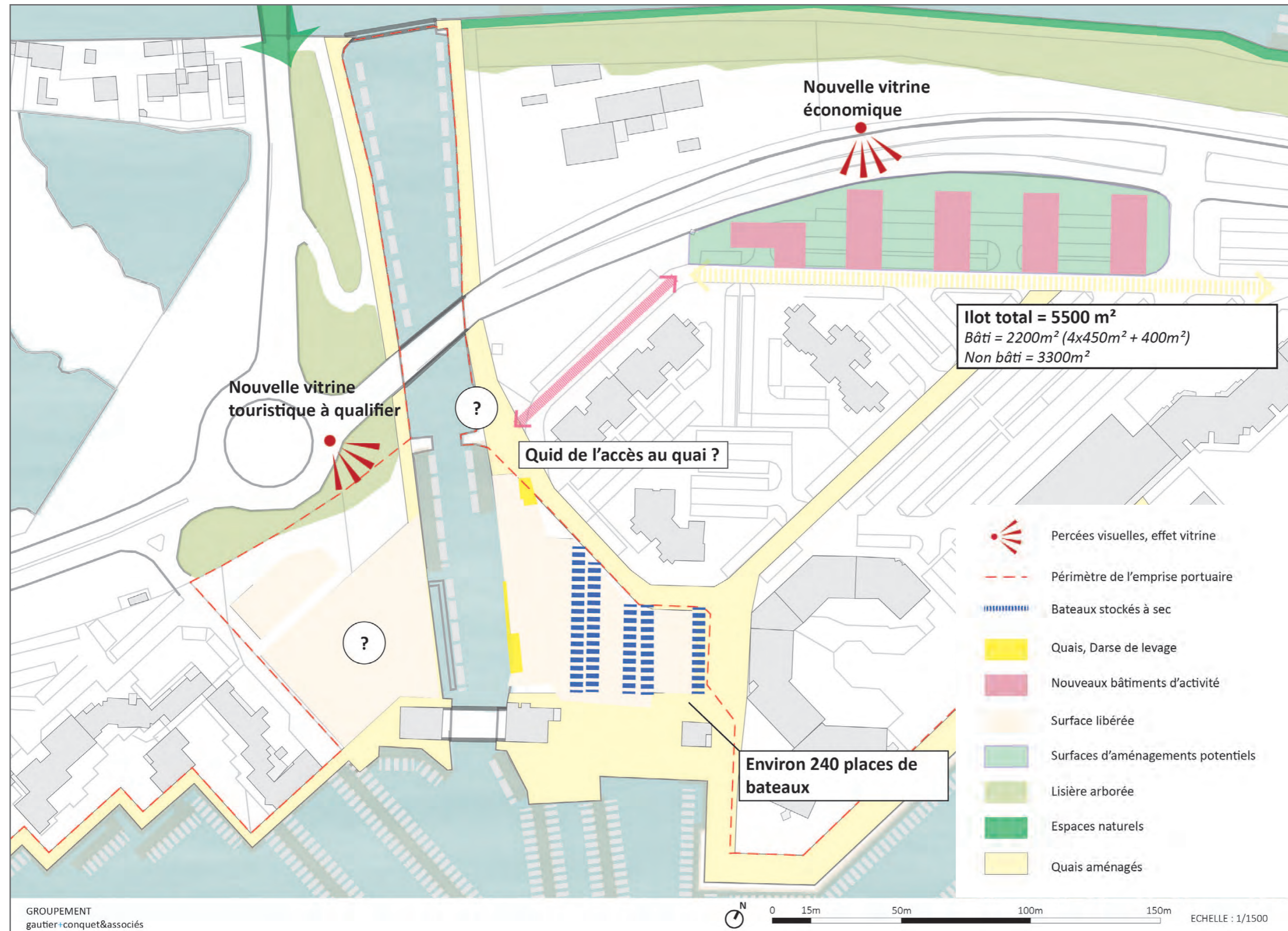


Une requalification de la zone technique



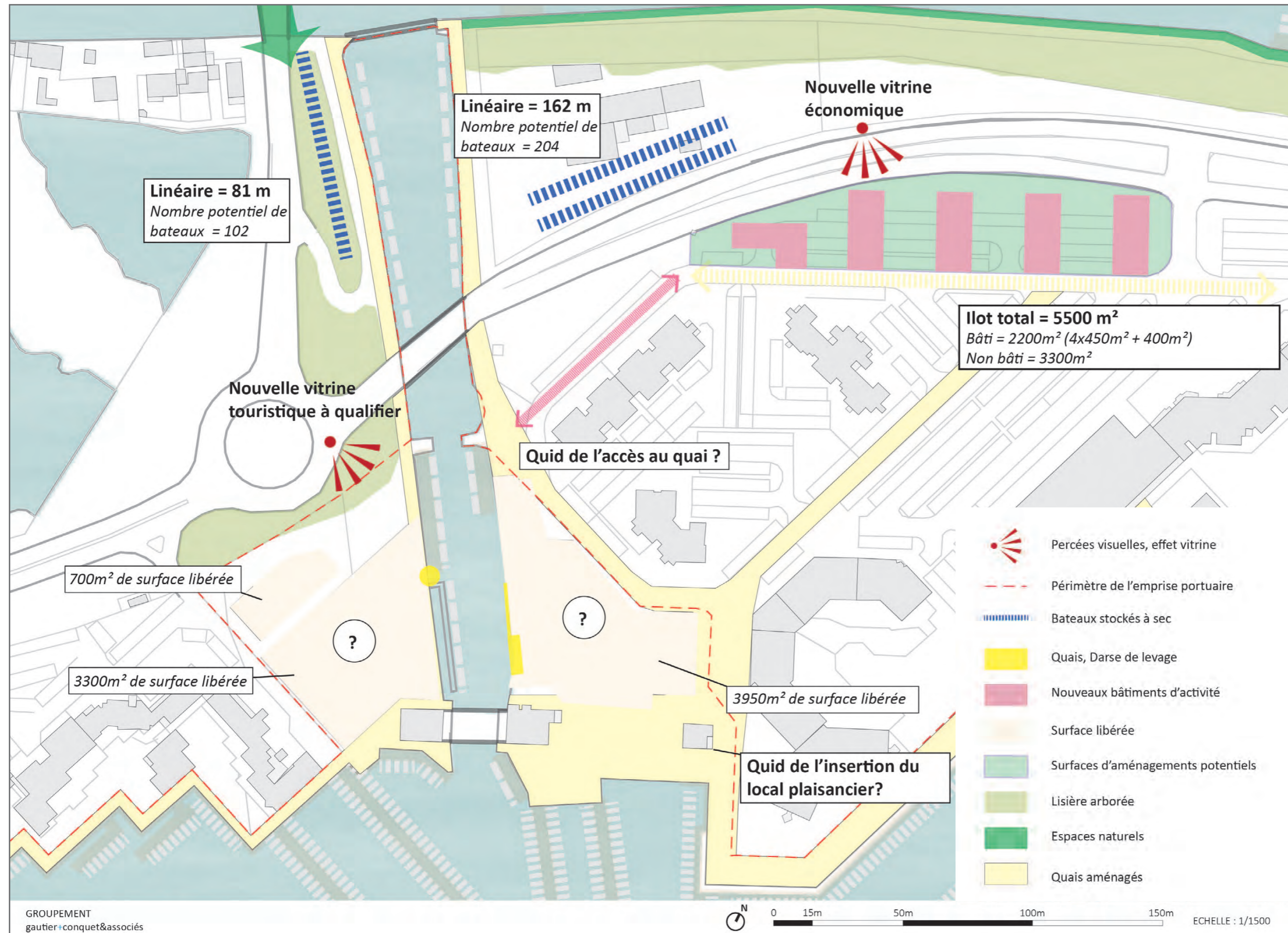
4.3 HYPOTHÈSE N° 2 DE RELOCALISATION

Une requalification de l'entrée de ville

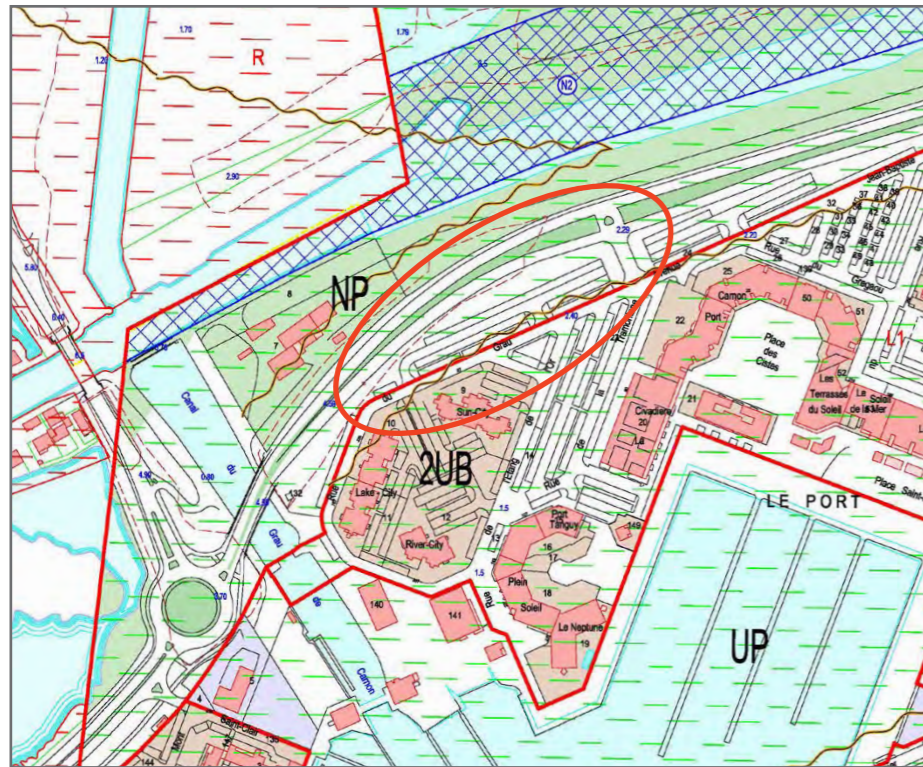


4.4 HYPOTHÈSE N°3 DE RELOCALISATION

Relocalisation dans une logique économique, paysagère et fonctionnelle

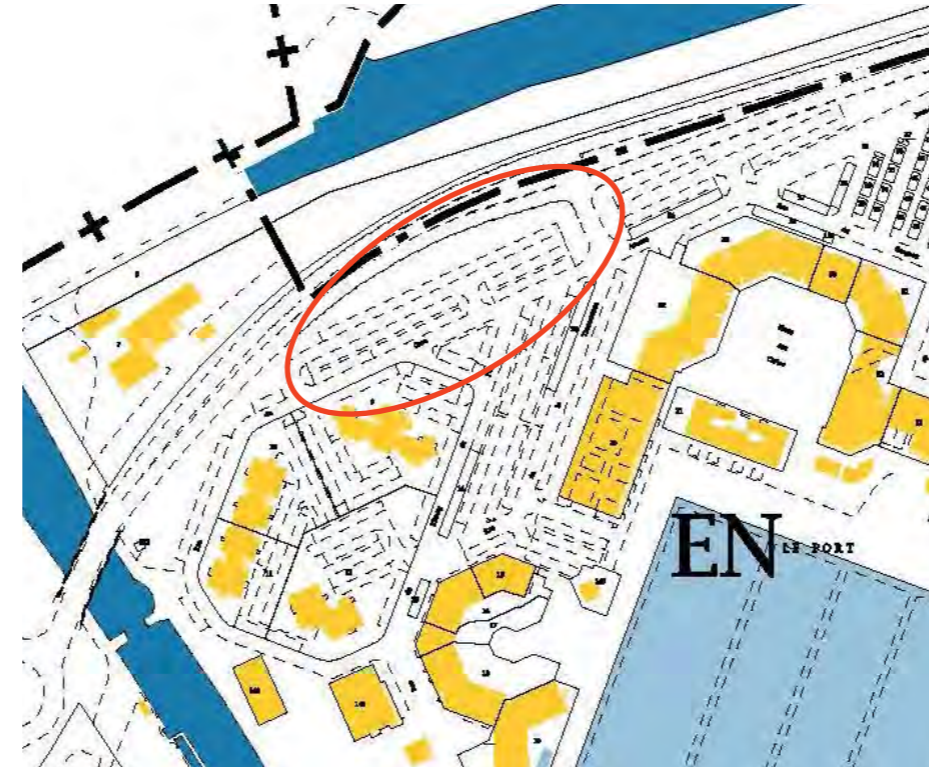


EXTRAIT PLU - voirie en zone Naturelle (NP)



PLU de la commune de Mauguio Carnon

EXTRAIT Cadastre



cadastre.data.gouv.fr

EXTRAIT de la modelisation hydraulique



Modélisation hydraulique

Opportunité de constituer une nouvelle façade économique



Vers une nouvelle vitrine économique

Opportunité de qualifier l'arrière de la station



Surfaces d'aménagements potentiels



Surfaces d'aménagements potentiels

